

# Auto

ILUSTROWANE CZASOPISMO  
SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI  
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE  
DE L'AUTOMOBILE

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE  
ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI DWA RAZY W MIESIĄCU

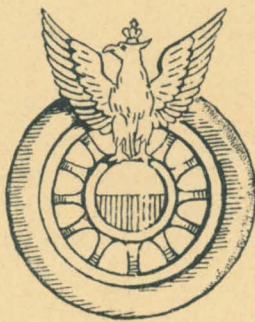
REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05  
(AUTOMOBILKLUB)

REDAKTOR PRZYJMUJE W ŚRODY I PIĄTKI OD 5—7

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05  
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 2)

KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764

WYŚCIGI



DNIA 17 MAJA R. B.

REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

REDAKCJA ZASTRZEGA SOBIE PRAWO ZMIAN I POPRAWEK W NADESLANYCH ARTYKUŁACH. WSZELKIE PRAWA PRZEDRUKÓW I REPRODUKCJI — ZASTRZEŻONE. NIEZAMÓWIONYCH RĘKOPISÓW REDAKCJA NIE ZWRACA

PRENUMERATA:

Rocznie . . . . .	16 zł.
Kwartalnie . . . . .	4 zł.
Zagranicą . . . . .	20 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{16}$
2 i 3-cia okładka . . . . .	150	80	50	30	20
4 okł., przed tekstem i w tekście . . . . .	200	110	60	36	24
Za tekstem . . . . .	130	70	40	24	16

Fotografie i klisze na rachunek klienta.

TREŚĆ NUMERU:

Automobilklub Polski (komunikaty). — Automobilklub Wielkopolski (komunikaty). — Regulamin wyścigu samochodowego i motocyklowego Automobilklubu Wielkopolski. — Centralna Rada Turystyki Międzynarodowej — inż. R. Minchejmer. — Polski Touring-Klub. — Znaczenie wyścigów samochodowych — M. Krynicki. — Potwory szybkości — Mn. — Urzędowe. — Ruch samochodowy i motocyklowy w roku 1923 i 1924 w obrębie m. Warszawy — Al. Dzikowski. — Kronika. — Z czasopism. — Ogłoszenia.

# SKF

## SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE

### NORMALNE I KONICZNE

WARSZAWA, KOPERNIKA Nr. 13

TEL. 12-14

OTWARTE BEZ PRZERWY



## Automobilklub Polski

Sekretariat czynny od godz. 10 do 4 pp.  
Tel. 135 86.

### KOMUNIKATY

Na ostatnim posiedzeniu Komisji Sportowej A. P., odbytym w dn. 15 maja r. b., wybrani zostali przez aklamację na wice-przewodniczących Komisji na rok 1925-ty pp.: Józef Grabowski i Paweł Bitschan.

Na komandora III-go polskiego wyścigu samochodowego wybranym został p. generał Włodzimierz Zagórski i na wice-komandorów pp.: Tadeusz Heyne i Paweł Bitschan.

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski komunikuje, iż wyłączne prawo dokonywania zdjęć kinematograficznych z III-go polskiego wyścigu samochodowego przyznane zostało firmie „Centrofilm“, Warszawa, Marszałkowska 94, m. 5.



## Automobilklub Wielkopolski

### KOMUNIKATY

Automobilklub Wielkopolski urządził w drugie święto Wielkonoce wycieczkę świąteczną do Miłowód pod Obornikami. Udział w owej wycieczce był dość liczny. W Miłowodach urządzono skromną kawę, poczem wieczorem nastąpił powrót do Poznania. Wycieczka odbyła się bez żadnych wypadków. Współudziałowcy byli z niej bardzo zadowoleni. Po powrocie odbyła się w lokalu klubowym herbatka, która przeciągnęła się, przy miłym nastroju, pogadankach i tańcach, do późnej nocy.

Automobilklub Wielkopolski urządził w dniu 24 kwietnia r. b. skromną, ale rzadką uroczystość. Szofer wojewody poznańskiego p. hr. Bnińskiego, p. Marcin Kruchy, obchodził bowiem tego dnia 25-letni jubileusz zawodu szoferskiego, pracując uczciwie i rzetelnie jako taki przez owe 25 lat tylko u dwóch pracodawców, mianowicie u p. hr. Dobiesława Kwileckiego z Kwil-

Pragnąc dać możliwość udziału w organizowanych przez Automobilklub Polski wyścigach szerszemu gronu sportowców i przez to uczynić zawody te jeszcze bardziej interesującymi, Komisja Sportowa A. P. została zmuszoną, ze względu na Targi Poznańskie, odłożyć zapowiedziany na dz. 10 maja r. b. III-ci Wyścig

Samochodowy i Motocyklowy

**na dzień 17 maja r. b. niedziela,  
10 rano,**

który odbędzie się według poprzednio ogłoszonego regulaminu. — Wobec zmiany daty wyścigów zostały również odpowiednio przesunięte (o 7 dni) wszystkie terminy, obowiązujące uczestników, czyli, że zapisy przyjmowane będą do dnia 9 maja włącznie ze zwykłą opłatą, po tym zaś terminie — za podwójną.

Oprócz nagród ogólnych, regulamin których został ogłoszony w Nr. 8 „Auta“, zaofiarowaną została przez firmę „Iskropol“ w Poznaniu nagroda specjalna z następującym regulaminem:

*Nagroda wytwórni świec „Iskropol“ w Poznaniu* — puchar srebrny za najlepszy czas dnia dla motocykla lub samochodu, używającego w wyścigu świec polskiej fabryki „Iskropol“ w Poznaniu.

cza i u p. hr. Bnińskiego, wojewody poznańskiego. Na tę uroczystość przybył i p. wojewoda Bniński, poczem w obecności członków Zarządu, Komitetu i Komisji Sportowej A. W. prezes klubu p. dr. Rola-Szadkowski wręczył p. Marcinowi Kruchemu, po krótkiej, treściwej przemowie, dyplom oraz wstęgę honorową Automobilklubu Wielkopolski. Uroczystość zakończono skromnym przyjęciem, wygłaszając rozmaite toasty.

### Lista nowoprzyjętych członków Automobilklubu Wielkopolski. Poznań.

187) Bronisław Ruczyński, starosta — Szamotuły (wydz. powiatowy); 188) Tertuljan Łuczyński — Poznań, Stolarska 1; 189) Fryderyk Wilke — Płaczk (dominium), p. Środa; 190) Stefan Maciejewski — Międzyzychód, Rynek 8; 191) dr. Walter Maennel — Nowy Tomyśl, Nowy Rynek; 192) Bronisław Sobeski — Poznań — Dębiec, Lipowa 4; 193) Stefan Niklewicz — Potrzebowo, p. Bojanowo, pow. Rawicz; 194) Emil Blum — Opalenica; 195) Tadeusz Kierski — Pniewy, p. Żnin; 196) Władysław Peisert — Leszno, Głogowska 1; 197) Stanisław Maćkowiak — Poznań, Łazarzka 30a; 198) Alfons Wittstock — Kotłó, pow. Gniew (Pomorze); 199) Agnes von Diergardt — Mojawola, p. Kuźnica, pow. Odolanów; 200) Max von Poncet — Stary Tomyśl, p. Nowy Tomyśl; 201) Władysław Po-

pliński—Śniecisko, p. Zaniemyśl (Środa); 202) Fryderyk Nehring — Bierzplin, p. Września; 203) Bolesł. Kaspro-  
wicz — Gniezno, Lecha 3; 204) Antoni Bernhard —  
Poznań, Wielkie Garbary 18; 205) Władysław Nowak —  
Wolsztyn, Dąbrowskiego 12; 206) Stefan Maik —  
Gniezno, Dąbrówki 14; 207) Wincenty Dobski — Poz-  
nań, Mickiewicza 27; 208) Józef Karliński — Ostrów

(Wielkp.), Raszkowska 26; 209) Czesław Wawrzyniak—  
Poznań, Śniadeckich 14; 210) Ludwik Łazarski — Po-  
niec, p. Gostyń; 211) Waldemar Taubner — Kobylin;  
212) Leon Barciszewski—Gniezno, burmistrz); 213) Leon  
Gunderman—Czempin; 214) Stan. Mańczak—Oleśnica,  
p. Chodzież; 215) Jan Podkowiński—Poznań, Św. Mar-  
cina 43; 126) Kaz. Leszczyński—Poznań, Strzelecka 14a.

## REGULAMIN

### WYŚCIGU SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLOWEGO AUTOMOBILKLUBU WIELKOPOLSKI

w dniu 24 maja 1925 roku w Poznaniu.

#### § 1.

Automobilklub Wielkopolski organizuje w dniu 24 maja 1925 r. wyścig samochodowy pod Poznaniem (Błonie Grunwaldzkie) w 10 okrążeniach, razem 34,0 klm. (jedno okrążenie 3400 mtr.) dla motocykli w 8 okrążeniach po 3400 mtr. 27,2 klm.

#### § 2.

Do wyścigu dopuszczone są motocykle, trzykołówki, samochody zwykłe, osobowe i wyścigowe, podzielone na kategorie zgodnie z § 3.

#### § 3.

##### PODZIAŁ NA KATEGORJE.

Klasa A motocykle: kateg. 1 do 350 cm<sup>3</sup>  
                          kateg. 2 do 600 cm<sup>3</sup>  
                          kateg. 3 ponad 600 cm<sup>3</sup>

Klasa B motocykle z wózkami od 350 — 1000 i ponad 1000 cm<sup>3</sup>.

Klasa C samochody: kateg. 1 o pojem. cyl. do 1,5 ltr.  
                          kateg. 2 " " " 2,5 "  
                          kateg. 3 " " " 3,5 "  
                          kateg. 4 " " " ponad 3,5 "

#### § 4.

Komisja sportowa Automobilklubu Wielkopolski zalicza zgłoszone pojazdy do jednej z wyżej podanych kategorii, przyczem decyzja ta jest bezapelacyjną. Pojemność cylindrów zaokrągla się do 1/10 litrów. Pojazdy będą ważone wraz z nadwoziem, kołami i gumami, wodą, materiałami pędnymi, narzędziami i smarami (licząc zawartość w karterze) bez części zapasowych i bez zapasowych kół oraz gum rezerwowych. Obsada samochodu, biorącego udział w wyścigu, składa się minimalnie z 2-ch osób, t. j. kierowcy i mechanika za wyjątkiem klasy A. Wykonanie siedzeń i karoserji normalne oprócz samochodów wyścigowych.

#### § 5.

##### ZGŁOSZENIA

Do wyścigu dopuszczone będą pojazdy wyszczególnione w § 3. Zgłoszenia przyjmuje się od sportmenów, firm samochodowych i zawodowców. Uczestnicy wyścigu winni złożyć swe zgłoszenia do godz. 10-tej dnia 15 maja 1925 r. w sekretarjacie Automobilklubu Wielkopolski, Poznań, św. Marcina № 44.

Wpisowe wynosi dla członków Automobilklubu Wielkopolski, Automobilklubu Polski, Automobilklubu Małopolski, Automobilklubu Śląskiego i Gdańskiego

dla pojazdów klasy A — zł. 10.—

" " " B — zł. 20.—

" " " C — zł. 50.—

Późniejsze zgłoszenia uwzględnione będą do dnia 19 maja do godz. 18-tej za dodatkową opłatą, wynoszącą 100% wpisowego. Zgłoszenia należy wpisać na formularzu załączonym do regulaminu.

Falszywe podanie danych zgłoszonego samochodu, pociąga za sobą dyskwalifikację zgłaszającego, odebranie licencji kierowcy sportowego na przeciąg trzech lat, oraz opublikowanie w pismach.

Lista zgłoszeń zostaje ostatecznie zamknięta dnia 20 maja o godz. 20-tej. Każdy, biorący udział w wyścigach, powinien się postarać o regulamin.

#### § 6.

Komisja Sportowa Automobilklubu Wielkopolski ma prawo, ze względu na bezpieczeństwo lub z innych przyczyn, których nie jest obowiązana podać, wyłączyć te zgłoszenia, które uznane są za nieodpowiednie za zwrotem wpisowego.

Komisja Sportowa Automobilklubu Wielkopolski zastrzega sobie prawo odłożenia niniejszego wyścigu lub nawet zaniechania go, o ile liczba zgłoszeń okazałaby się niedostateczna.

#### § 7.

Wszyscy kierowcy obowiązani są posiadać licencję sportową Automobilklubu Wielkopolski oraz pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez kompetentne władze.

Podanie o licencję sportową należy składać w sekretarjacie Automobilklubu Wielkopolski (Wydział Komisji Sportowej), dołączając uwierzytelnione odpisy posiadanych dokumentów, uprawniających do prowadzenia samochodu. Komisja Sportowa zastrzega sobie prawo praktycznego przeegzaminowania lub też niezgodzenia się na wydanie licencji bez podania przyczyny.

#### § 8.

Pojazdy zapisane i przyjęte do wyścigu, muszą być dostarczone dnia 24 maja o godz. 7-mej rano przed Hotelem Britania, skąd zostaną skierowane do wagi. Zwycięskie pojazdy każdej kategorii, będą natychmiast po ukończeniu wyścigu ważone powtórnie.

Wyścig rozpocznie się o godz. 10 rano ze startu koło trybuny sędziowskiej sygnałem, danym przez komandora wyścigów, ewent. wystrzałem z rewolweru. Każdy pojazd otrzyma numer porządkowy, który winien zachować przez cały czas wyścigów, po ukończeniu zaś zwrócić A. W.

#### § 9.

Jako początek chronometrowania czasu każdego poszczególnego pojazdu uważa się moment, w którym starter daje sygnał do wyruszenia: jeśli w określonym czasie startowania danego samochodu tegoż na starcie nie będzie, wspomniany samochód może być pozbawionym prawa wzięcia udziału w wyścigu.

#### § 10.

Jeżeli komisarz sportowy naocznie stwierdzi złośliwe zajechanie drogi współzawodnikowi, pokrzywdzonemu przysługuje prawo żądania ponownego startu.

Dnia 23 maja r. b. odbędą się o godz. 13-tej próby na torze wyścigowym (trening poprzedni jest dozwolony).

## § 11.

Czas rozpoczęcia wyścigów i kolejność startów zależne są wyłącznie od Komisji Sportowej Automobilklubu Wielkopolski i ogłoszone będą w dniu wyścigów.

## § 12.

Każdy samochód jest chronometrowany przez chronometrażystę, ewent. przez chronometr automatyczny.

## § 13.

Każdy z uczestników, przez swój zapis uznaje jako jedyną jurysdykcję Komisję Sportową A. W. i podaje się bezapelacyjnie wszystkim jej zarządzeniom, w szczególności przyjmuje na siebie całkowitą odpowiedzialność za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak z kierowcą lub mechanikiem, jako też z osobami trzecimi.

## § 14.

Automobilklub Wielkopolski i jego Komisja Sportowa nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, tak z kierowcą lub mechanikiem, jako też z osobami trzecimi, ani też za żadne spowodowane szkody, natomiast całą odpowiedzialność ponosi osoba, powodująca wypadek, w myśl ustaw obowiązujących.

## § 15.

## NAGRODY.

O nagrodach decyduje jury, wybrane przez komitet Automobilklubu Wielkopolski. Ustanowione są następujące nagrody:

a) Automobilklubu Wielkopolski za największą szybkość dnia — ogólna dla wszystkich samochodów nagroda wędrowna.

b) II nagroda za największą bezwzględną szybkość dnia — ogólna dla motocykli.

Oprócz tego otrzymują nagrody:

Klasa A	kategoriya I	2 nagrody
	kategoriya II	2 nagrody
	kategoriya III	2 nagrody

Klasa B		2 nagrody
Klasa C	kategoriya I	2 nagrody
	kategoriya II	2 nagrody
	kategoriya III	2 nagrody
	kategoriya IV	2 nagrody

## § 16.

Wszystkie maszyny wygrywające stoją do dyspozycji Jury dla kontroli, ewentualnie mogą być nawet rozebrane.

## § 17.

Wszelkie reklamacje powinny być podane pisemnie i doręczone jednemu z komisarzy sportowych (opaska czerwona). Reklamacje w sprawie dopuszczenia pojazdów lub kierowców muszą być złożone do godz. 15-tej dnia 23 maja r. b., tyżące się zaś samego wyścigu w trzy godziny po zakończeniu tegoż. Reklamacje winny być opłacone sumą złotych 10.

## § 18.

Rozdanie nagród nastąpi do dnia 30 maja r. b., o godzinie 20-ej. Wyniki z wyścigu opublikowane zostaną nie później, niż dnia 30 maja r. b.

## § 19.

W wypadkach, nieprzewidzianych przez niniejszy regulamin, decyduje ostatecznie Jury Automobilklubu Wielkopolski, względnie prezes A. W. i Komisja Sportowa.

## § 20.

Kierunek jazdy — na prawo.

AUTOMOBILKLUB WIELKOPOLSKI

Zarząd:

(—) *Dr. Rola Szadkowski*, prezes  
*W. Swinarski*, sekr. gen.  
*J. B. Lange*, skarż.

Komisja Sportowa:

(—) *P. Czarnecki*

## Centralna Rada Turystyki Międzynarodowej

**M**YŚL powołania do życia stałej organizacji o charakterze doradczym, nieoficjalnym, ale przy uczestnictwie Rządów, pod nazwą Centralnej Rady Turystyki Międzynarodowej (Conseil Central du Tourisme International) powstała w łonie dwóch wielkich ugrupowań turystycznych — Międzynarodowego Związku turystycznego (Alliance Internationale de Tourisme) i Międzynarodowego Zrzeszenia Klubów Automobilowych (Association International des Automobile-Clubs Reconnus), podczas obrad nad skoordynowaniem czynności w dziedzinie turystyki międzynarodowej.

Z rozwojem udogodnień w zakresie komunikacji, zwłaszcza z rozwojem automobilizmu, turystyka międzynarodowa nabrała wielkiej doniosłości, przestawszy być tylko bezplanowym przenoszeniem się z miejsca na miejsce dla własnej przyjemności, a stając się dzisiaj jedną z gałęzi bogactwa narodowego, dostarczając państwom nowych źródeł dochodów, nie mówiąc o tem, że zbliżenie na terenie turystycznym pozwala ludom lepiej poznawać się i oceniać.

Nastąpiła pora stworzenia organizacji turystycznej międzynarodowej, ogniskującej rozproszone działania w poszczególnych państwach, i rzuciwszy myśl powołania Centralnej Rady Turystyki Międzynarodowej w stowarzyszeniach prywatnych, zwrócono się o pomoc do

rządów, wychodząc ze słusznego założenia, że współpraca przedstawicieli rządów i zrzeszeń turystycznych od początku działania Rady skutecznie przyczyni się do dalszego powodzenia jej prac i ułatwi wprowadzenie w życie jej wniosków i dezyderatów.

Rząd francuski potężnie poparł sprawę, podejmując się rozesłania oficjalnych zaproszeń rządów przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych, udzielając pomieszczenia w gmachu Ministerstwa Robót Publicznych na zebranie organizacyjne, wreszcie wysyłając najliczniejszą delegację urzędową, złożoną z przedstawicieli Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Robót Publicznych, Skarbu, Spraw Wewnętrznych, Handlu, Kolonji i Państwowego Urzędu Turystycznego (Office National de Tourisme).<sup>1)</sup>

Na zaproszenie rządu francuskiego odpowiedzieli przychylnie rządy 26 państw, których lista wskazuje na ogromną ważność sprawy, gdyż znajdują się tam — poza kilkoma państwami egzotycznymi — wszystkie mocarstwa świata (oprócz Niemiec), oraz mniejsze pań-

<sup>1)</sup> Poza tą urzędową stroną Minister Robót Publicznych p. Peytral wydał w salonach recepcyjnych ministerstwa wspaniały raut dla członków zebrania organizacyjnego i zaproszonych gości z najwyższych sfer wojskowych i cywilnych.

stwa europejskie, stojące na najwyższych stopniach kultury i specjalnie zainteresowane w rozwoju turystyki. Mianowicie należą do założycieli Rady następujące państwa: Anglja, Austria, Belgja, Czecho-Słowacja, Danja, Egipt, Finlandja, Francja, Grecja, Hiszpanja, Holanja, Japonja, Jugosławja, Kuba, Monako, Norwegja, Polska, Portugalja, Rumunja, St. Zjednoczone, Szwajcarja, Szwecja, Tunis, Urugwaj, Węgry i Włochy.

Wspomniane wyżej zebranie organizacyjne zostało zwołane do Paryża na dzień 18 lutego r. b., a przedtem rozesłano projekt statutu, opracowany przez specjalną komisję z 26 osób. Na zebraniu przez trzy dni obradowano nad projektem statutu i ostatecznie brzmienie uchwalono w dn. 20 lutego r. b., który należy uważać za dzień ukonstytuowania się Rady.

Oto główne artykuły statutu:

#### Art. 1.

„Zawiazuje się stała Rada pod nazwą „Centralnej Rady Turystyki Międzynarodowej“<sup>1)</sup>, składająca się z przedstawicieli Stowarzyszeń Turystycznych, przyjętych zgodnie z art. 11 i 12, oraz z delegatów rozmaitych działów administracyjnych tych państw, które zechcą brać udział w pracach Rady.

Siedzibą C. R. T. M. jest Paryż. Czas jej działalności nieograniczony.

#### Art. 2.

„C. R. T. M. ma za zadanie wspólne rozważanie wszelkich spraw, dotyczących:

1) ulepszeń ogólnej organizacji turystyki międzynarodowej oraz wytycznych, jakie mają być postawione do osiągnięcia najlepszych rezultatów przez łączną akcję i

2) skoordynowanie działań stowarzyszeń turystycznych z działalnością przedstawicieli Rządów, oraz ewentualnie z działalnością organizacji i zrzeszeń o charakterze handlowym i przemysłowym, zainteresowanych bezpośrednio w eksploatacji samej podróży jako takiej.

C. R. T. M. nie podejmie żadnego działania, mającego współzawodniczyć z działaniami Stowarzyszeń narodowych i zrzeszeń międzynarodowych tych Stowarzyszeń, które jedne i drugie zachowują w całej pełni swobodę działania i swoje właściwości.

#### Art. 3.

##### *Skład C. R. T. M.*

Członkami Rady mogą być:

1) Stowarzyszenia turystyczne, należące do międzynarodowych zrzeszeń obecnie uznanych i prawnie działających;

2) Urzędy Państwowe tych krajów, które zechcą wziąć udział w pracach Rady;

3) Stowarzyszenia turystyczne narodowe i ugrupowania narodowe, dla których zrzeszenia międzynarodowe nie istnieją, ale tylko na warunkach, wyszczególnionych poniżej w art. 12;

4) zrzeszenia międzynarodowe o charakterze handlowym i przemysłowym, bezpośrednio zainteresowane w eksploatacjach podróży, na takich samych warunkach jak dla Stowarzyszeń, wyszczególnionych powyżej w punkcie 3.

Stowarzyszenia te lub delegaci Rządów przez sam fakt przystąpienia do C. R. T. M. uznają niniejszy statut bez zastrzeżeń.

<sup>1)</sup> W dalszym ciągu dla skrócenia nazwę Rady będę ozna-  
czał „C. R. T. M.“

#### Art. 4.

##### *Zarząd:*

C. R. T. M. mianuje na 2 lata Zarząd Główny (Comité Directeur), złożony z jednego przedstawiciela każdego Stowarzyszenia i z jednego delegata Rządu każdego Państwa.

Zarząd Główny wybiera ze swego łona: Prezesa, Vice Prezesa, Skarbnika i Sekretarza Generalnego.

Członkowie ustępujący z kadencji mogą być obrani ponownie.

Wakanse, otwierające się podczas kadencji są uzupełniane przez Stowarzyszenia, które reprezentował ustępujący lub zmarły członek.

Każdy członek Zarządu Głównego może w razie potrzeby być zastępowany przez osobę, należącą do właściwego Stowarzyszenia lub do jednej z gałęzi Administracji Państwowej.

Zarząd Główny zbiera się przynajmniej raz do roku w siedzibie Rady, na wezwanie Prezesa, wystosowane do członków na miesiąc przed terminem.

Poza tem zebraniem dorocznym Zarząd Główny może być zebrany bądź z inicjatywy Prezesa, bądź też na umotywowane żądanie najmniej siedmiu członków Zarządu skierowane do Prezesa przynajmniej na sześć tygodni naprzód.

Każde zebranie Zarządu Głównego odbywa się według porządku dziennego, który winien być podany do wiadomości członków przynajmniej na 15 dni przed zebraniem.

Ze strony Polski do Zarządu Głównego ma wejść z Automobilklubu p. Karol Raczyński, vice-prezes klubu, a delegat Rządu powinien być wyznaczony.

Do prezydjum (Komitet Wykonawczy), które nie ma prawa decyzji, a załatwia sprawy bieżące i jest tylko wykonawcą postanowień ogólnego zebrania Rady, przygotowanych przez Zarząd Główny, powołano pp.:

1) Edmunda Chaix, dyrektora Francuskiego Państwowego Urzędu Turystycznego (Office National de Tourisme), a równocześnie vice-prezesa Francuskiego Automobilklubu, przewodniczącego Komisji turystycznej i ruchu drogowego tego klubu, oraz członka stałej komisji międzynarodowych Kongresów Drogowych.

2) Hr. Roberta de Vogüe, prezesa Automobilklubu Francuskiego.

3) Henryka Defert, prezesa francuskiego Touring Klubu, a zarazem vice-prezesa Komitetu wykonawczego stałej komisji międzynarodowych Kongresów Drogowych.

4) Pawła Audigier, sekretarza Generalnego Związku Federacji Towarzystw Popierania ruchu cudzoziemców (Union des Federations des Syndicats d'Initiative).

Jak widać z powyższej listy w skład prezydjum weszli przedstawiciele wszystkich wielkich organizacji turystycznych, a p. Chaix jest przytem urzędnikiem państwowym jako dyrektor Urzędu Turystycznego; był on również jednym z inicjatorów utworzenia C. R. T. M. i przewodniczącym zebrania organizacyjnego.

Prezydjum otrzymało na ostatniem posiedzeniu zebrania organizacyjnego wskazówki, czem się ma zająć do następnego zebrania Rady.

#### Art. 5.

##### *Zebrania Rady.*

Zwykłe ogólne zebranie C. R. T. M. odbywają się przynajmniej raz na dwa lata.

Ogólne zebranie wyznacza kraj, w którym odbędzie się następne zebranie, tudzież miesiąc, w ciągu którego ono się odbędzie.

Każde z należących do Rady Stowarzyszeń, oraz każdy z Rządów będzie reprezentowanym na Zebraniu przez dwóch delegatów, którzy ewentualnie mogą zgłosić zastępców.

Zaproszenia na Zebrania Rady winny być zakomunikowane zainteresowanym na cztery miesiące przed wyznaczonym terminem.

Poza tem na umotywowane żądanie conajmniej jednej trzeciej liczby Stowarzyszeń lub Rządów, reprezentowanych w Radzie, Prezydium może zdecydować zwołanie w siedzibie Rady, nadzwyczajnego ogólnego zebrania, które winno się odbyć w terminie najpóźniej pięciomiesięcznym po otrzymaniu żądania.

Na zebraniach ogólnych, zwykłych i nadzwyczajnych, jeden delegat może reprezentować tylko jedno Stowarzyszenie lub Rząd, przyczem musi wchodzić w skład reprezentowanego Stowarzyszenia lub być pełnomocnikiem przedstawicielem Rządu.

#### Art. 7.

##### Głosowanie.

Na ogólnych zebraniach Rady oraz na zebraniach Zarządu Głównego wnioski zapadają absolutną większością głosów, oddanych według Państw, po jednym głosie.

#### Art. 11.

##### Członkowie Założyciele.

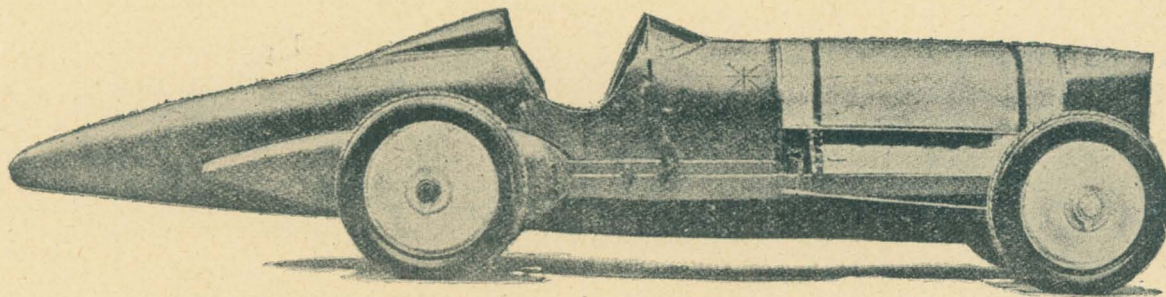
Członkami założycielami C. R. T. M. są Stowarzyszenia, należące do dwóch zrzeszeń międzynarodowych, wymienionych powyżej we wstępie do sprawozdania, które zainicjowały powstanie Rady, oraz Rządy tych Państw, które wysłały swych delegatów na Zebranie Organizacyjne.

W turystyce automobilowej stosunkowo najmniej pozostało do zrobienia, bo ten rodzaj turystyki, omal że nie najmłodszy poza awiacją, jest najlepiej uregulowany z punktu widzenia stosunków międzynarodowych. Sprawy celne są ułatwione dzięki uznawaniu przez Rządy gwarancji Klubów pod postacią t. zw. „tryptyków“ — konwencja Paryska z r. 1909 dobrze reguluje sprawy administracyjne, a zaprowadzone znaki ostrzegawcze powiększają bezpieczeństwo ruchu. Projektowana na maj r. b. konferencja międzynarodowa ma za zadanie jeszcze ułatwić stosowanie przepisów z r. 1909 i ulepszyć znaki ostrzegawcze.

W dziedzinie turystyki kolejowej należy starać się o udostępnienie zwykłemu turyście tych dobroć dziejstw, z których teraz korzystają tylko osoby, mogące sobie pozwolić na opłacenie podróży w bezpośrednich pociągach luksusowych. Naturalnie, że nie można rachować na dostosowanie wszystkich kolejowych komunikacji międzynarodowych do potrzeb turystyki, ale przynajmniej część ich może być w tym kierunku znacznie ulepszona.

Przytem należy dążyć, aby rewizje celne odbywały się w pociągu — aby uzyskać dla turystów zniesienie, lub choćby ułatwienie paszportów, a w każdym razie zniesienie obowiązku wiz zwłaszcza tranzytowych.

Turyści górscy nie są dotąd nawet zrzeszeni w Związek Turystyczny, ale dzięki statutowi Rady



Rys. 169. Sam. „Sunbeam“ (350 KM.) Malcolm Campbell'a, rekordmana świata (235 klm. na godz.).

#### Art. 12.

##### Przyjęcia.

Narodowe Stowarzyszenia Turystyczne i związki narodowe, wchodzące lub nie wchodzące w skład zrzeszeń międzynarodowych, również jak zrzeszenia międzynarodowe o charakterze handlowym lub przemysłowym, będą mogły w następstwie być przyjęte do Rady na następujących warunkach:

1) Kandydatura będzie przedstawiona przez delegację Państwa, do którego należy stowarzyszenie czy związek.

Ta delegacja prześle Zarządowi Głównemu podanie, podpisane przez Prezesa i jednego z członków Komitetu lub Rady zarządzającej Stowarzyszenia czy związku kandydującego.

2) Ta kandydatura musi być przedstawiona przez Zarząd Główny na rozpatrzenie i głosowanie Ogólnego Zebrania.

O przyjęciu orzeka Ogólne Zebranie, przyczem dla przyjęcia należy otrzymać przynajmniej  $\frac{2}{3}$  głosów, w warunkach podanych wyżej w art. 7.

Przytoczywszy ważniejsze punkty Statutu Rady, omówię pokrótce poszczególne działy turystyki międzynarodowej, stanowiące pole działań Rady w dążeniu do ułatwienia komunikacji jak je przedstawił Prezes Rady p. Chaix w przemówieniu, zamykającym Zebranie Organizacyjne.

mogą brać w niej udział i porozumiewać się między sobą w jej łonie. Należy wszelkimi sposobami rozpowszechniać ten piękny rodzaj turystyki, bo dzisiaj widzimy takie kontrasty, że Anglja już Himalaje nachodzi, a niektóre tereny górskie w Europie, nie mówiąc już o Azji, zupełnie są nieznane i leżą odłogiem.

Turystyka pieszka posiada nieznaczną wagę z punktu widzenia turystyki międzynarodowej, ale zato ma ogromne znaczenie wewnętrzne i może dać cenne wskazówki. Należy tu dążyć do ulepszenia warunków obozowania t. zw. „camping“.

Kolarstwo miało swój złoty wiek przed rozpowszechnieniem samochodu. Choć obecnie cykliści rzadko kiedy odbywają podróże zagraniczne w celach turystycznych, to jednak mogą znaleźć w Radzie ogólną pomoc i wskazówki.

Turystyka morska ma wielkie znaczenie z tego względu, że zmusza turystów do długotrwałego obcowania, sprowadza lepsze poznanie się, a więc przyczynia się do utrwalenia stosunków pokojowych. Wymiana turystów morskich odbywa się bądź przez podróże na wielkich okrętach kursujących regularnie, bądź przez specjalnie organizowane podróże okrężne. Przy podróżach na wielkich okrętach turyści amerykańscy przewożą swe samochody w specjalnych garażach, zstępując na ląd francuski naprzykład znajdują swe samochody już wyładowane i od razu otrzymują tryptyk, a nawet międzynarodowe świadectwo drogowe, po-

mimo że Stany Zjednoczone nie przystąpiły dotąd do konwencji 1909 r. Tak francuzi popierają turystykę u siebie.

Jednakże w turystyce morskiej chodzi nie tylko o wielkie okręty, lecz również o żeglarstwo (podróże na *jachtach*), zwłaszcza przybrzeżne („cabotage”), gdzie należy dążyć do ułatwień w formalnościach portowych i t. p.

*Żeglarstwo rzeczne*, posiadające specjalny urok, może być również uwzględnione choć dotyka już sportu.

*Międzynarodowa turystyka powietrzna* znajduje się narazie w powijkach, ale nie można zakreślić granic jej rozwoju, bo w szybkości przenoszenia się na wielkie odległości i w ekonomii jest bez współzawodnictwa. Turystyka powietrzna indywidualna jeszcze wogóle nie istnieje, ale już są próby organizacji wycieczek zbiorowych w wielkich płatowcach.

We wszystkich rodzajach turystyki Centralna Rada Turystyki Międzynarodowej będzie grupować materiały i udzielać na żądanie wskazówek ogólniejszej natury, oraz zbierać obserwacje turystów co do

spraw hotelarstwa, aby z czasem zmniejszyć różnice pomiędzy przebywaniem w hotelu i własnym mieszkaniem, wreszcie Rada będzie wstawiać się u Rządów o uproszczenie i ujednostajnienie przepisów dla turystów.

Zebrań organizacyjnych wskazało Prezydium jakimi sprawami ma się zająć, aby przygotować materiały na następne zebranie Zarządu Głównego, projektowane na październik r. b., mianowicie:

- 1) sprawami formalności celnych i paszportowych przy turystyce kolejowej, rzecznej i morskiej i
- 2) sprawami organizacji wielkich okrężnych podróży morskich.

Prezydium ma się również zająć wydaniem w kilku językach i rozestaniem broszurki o celach i organizacji Rady.

Siedziba Rady znajduje się we Francuskim Urzędzie Turystycznym (Office National de Tourisme), podległym Ministerstwu Robót Publicznych, mieszczącym się w Paryżu, przy ul. Surène № 17.

(—) R. Minchejmer  
Inspektor Drogowy.

## Polski Touring-Klub

**P**OLAK jest z natury swęj żądny poznania świata. Polska stopa wydeptała całą kulę ziemską, a jednak turystyka w Polsce leży odłogiem. Składają się na to różnorodne przyczyny: brak środków i udogodnień komunikacyjnych, brak odpowiednich hoteli i restauracji, a wreszcie — jak w innych dziedzinach — brak celowej organizacji. Krajobraz polski jest różnorodny i malowniczy, a kraj nasz posiada cuda działające miejscowości klimatyczne i zdrojowe, które, odpowiednio udostępnione i urządzone, śmiało mogą rywalizować z najbardziej znanymi miejscowościami zagranicznymi tego rodzaju.

Zmierzamy dziś do odrodzenia życia gospodarczego, nie możemy więc zalegać i w dziedzinie turystyki. Możemy sobie otwarcie powiedzieć, że jest tu jeszcze wszystko do zrobienia. Obudzić inicjatywę jednostek i pobudzić ludzi do popierania własnych instytucji, zainteresować kapitalistów krajowych i zagranicznych przedsiębiorstwami, mającymi związek z ruchem turystycznym, — oto zadanie najbliższej chwili.

Powołując obecnie do życia towarzystwo pod nazwą Polski Touring-Klub, nie oparte na zysku, a mające na celu ułatwiać zwiedzanie Polski i podróże po Polsce obywatelom, zarówno swoim, jak i cudzoziemcom, wyrażamy nadzieję, że społeczeństwo, zrozumiałwszy cel ideowy, poprze nasze zamierzenia w jak najszerszym zakresie.

Opracowany przez grono inicjatorów statut towarzystwa już został zatwierdzony przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i daje możność rozwoju turystyki we wszelkich dziedzinach, jako to: pieszej, kolarskiej, wodnej, górskiej, konnej, lotniczej, samochodowej, wycieczek zagranicznych i t. d.

Wśród celów towarzystwa statut przewiduje użytkowanie udogodnień administracyjnych dla członków, poprawę środków komunikacji, podniesienie hotelarstwa, ułatwienie rozwoju polskich uzdrowisk, pomoc w organizacji wycieczek po Polsce i t. d.

W dniu 18 maja r. b., o godz. 20-ej, w lokalu Ministerstwa Kolei w Warszawie (Nowy Świat 14), odbędzie się walne organizacyjne zebranie Polskiego

Touring-Klubu celem wyboru zarządu i nakreślenia programu działalności w pierwszym roku istnienia.

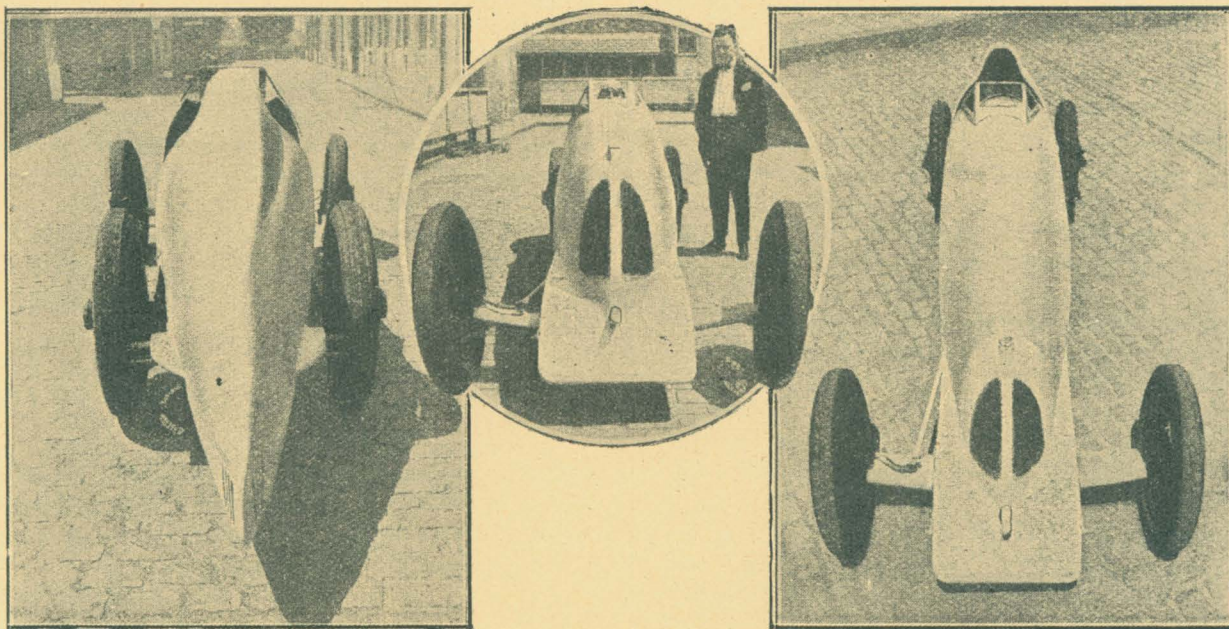
Ponieważ celem towarzystwa jest propaganda turystyki po Polsce w najszerszym tego słowa znaczeniu, przeto Komitet Organizacyjny zwraca się do instytucji i osób, interesujących się sprawami turystyki, o zgłaszanie się do kancelarii klubu, czasowo mieszczącej się w lokalu Automobilkłubu Polski w Warszawie (Ossolińskich 6, telefon 96-54), codziennie, między godziną 2—3, dla zapisania się na listę członków.

Wyrażając nadzieję, iż apel nasz znajdzie szeroki oddźwięk we wszystkich zakątkach kraju, od puszczy litewskich począwszy, a kończąc na wierzchołkach tatrzańskich i u brzegów polskiego Bałtyku, oczekiwac będziemy skutku niniejszej odezwy.

Z poważaniem

KOMITET ORGANIZACYJNY  
POLSKIEGO TOURING - KLUBU

*Baliński Ignacy, Bobkowski Aleksander, Bodalski Mieczysław, Buthak Jan, Chełmicki Adrian, Chełmicki Ryszard, Chętnik Adam, Czerwiński Jan, Czapiński Kazim., Dębicki Dżdzistaw, Drzewiecki Piotr, Dobrzycki Bogusław, Fudakowski Kazim., Galecki Adam, Goetel Ferdynand, Grodzki Stan., Gromnicki Marceli, Herlaine Wład., Herse Bogusław, Hryniewski Teodor, Janowski Aleks., Jankowski Edmund, Jabłoński Wład., Janicki Stan., Kowalewski Bron., Kurzeniecki-Bogorya Jerzy, Kozłowski Medard, Kiślański Wład., Królikowski Henryk, Kortys Roman, Księżopolski inż., Lubomirski Stanisł., Lubomirski Kazim., Loth Alfred, Loth Jerzy, Lenc Konst., Londzin ksiądz, Linde Hubert, Manteufel wojewoda, Majkowski Wacław, Majewski Wacław, Moskwa Franc., Makuszyński Kornel, Nestorowicz Melchior, Osiecki Stan., Osmólski Wład., Orłowicz Mieczysław, Przeździecki Stefan, Ponikowski Antoni, Potocki Jan, Potocki Dominik, Pfeifer Józef, Rappe Mieczysław, Raczyński Karol, Sułowski Tadeusz, Schneider Ludwik, Sznarbachowski Franc., Sznarbachowski Feliks ks., Skulski Leopold, Szczepanik Adam, Sosnowski Paweł, Wieniawski Antoni, Wierzbicki Andrzej, Wacek Rudolf, Wolny marszałek, Wybicki Józef, Vacqueret Karol, Zagórski Wład., Zamoyski Maurycy, Zdziechowski Jerzy, Zaruski Marjusz.*



Rys. 170. Samochód wyścigowy 350 KM. egipskiego księcia Djelaleddina, zbudow. przez Ed. Moglia.

MARJAN KRYNICKI

## Znaczenie wyścigów samochodowych

**H**ENRYK Ford poświęca w swych pamiętnikach ustęp wyścigom samochodowym, które swego czasu wiele się przyczyniły do spopularyzowania jego wozów. Wyraża on powątpiewanie o znaczeniu wyścigów samochodowych, twierdząc, że trudno mu wyobrazić sobie próbę, któraby mniej niż właśnie wyścig, mówiła o zaletach samochodu. W innym jednak miejscu pisze Ford, że wiele czasu poświęcał na obmyślanie konstrukcji szybkich wozów wyścigowych, musiał bowiem reklamować swe samochody, a najlepszym środkiem reklamy było wygrywanie wyścigów.

Pierwsze wyścigówki Forda debiutowały na torach amerykańskich lat temu przeszło dwadzieścia. Jeżeli z punktu widzenia owych czasów spojrzymy na wyżej wspomniane zdanie największego przemysłowca świata, to bezwątpienia przyznamy mu rację. Dla jakiej bowiem idei i przez kogo organizowane były pierwsze wyścigi samochodowe?

Przed laty dwudziestu nie znano jeszcze sportu samochodowego ani klubów, któreby sport ten organizowały i ustanawiały jego zasady. Wyścigi urządzały wtedy fabrykanci samochodów, łatwo się domyśleć w jakich celach. Wiedzieli oni dobrze, jaki wpływ wywiera na tłumy widok maszyny, wymijającej w szalonym pędzie swych współzawodników—wiedzieli o tem, że to najłatwiejszy sposób reklamy, najlepsza droga do kieszeni publiczności. I dlatego pierwsze wyścigi samochodowe urządzało tylko dla interesu. Że wyścigi te przynosiły wiele korzyści fabrykantom, a żadnej automobilizmowi i publiczności—o tem chyba mówić nie trzeba.

Przez przeciąg lat dwudziestu wiele się jednak zmieniło, inaczej też dziś mówić należy o znaczeniu wyścigów samochodowych.

Przedewszystkiem automobilizm uznany został za jedną z gałęzi sportu, skutkiem czego automobilista-sportowiec stanął w szeregu bojowników o tężyznę fizyczną ludzkości. Współczesne wyścigi samochodowe urządza się zatem przez liczne związki miłośników

automobilizmu dla tej samej idei doskonałości fizycznej człowieka, dla której odpowiednie kluby organizują co roku zawody kolarskie, wioślarskie i hippiczne, mecze piłki nożnej i rugby, oraz inne rozliczne konkursy sportowe.

Sport jest zatem w naszych czasach główną pobudką do urządzania wyścigów samochodowych, główną ale nie jedyną. Rozumne regulaminy wyścigów, opracowywane przez kluby automobilistów, wpływają w wielkim stopniu na rozwój techniki samochodowej; mają zatem wyścigi zaszczytny cel przyczyniania się do postępu w budowie samochodów.

Przed laty dwudziestu kilku, w wyścigach brały udział wszelkie samochody bez żadnych ograniczeń, czego wynikiem było zazwyczaj zwycięstwo maszyny najsilniejszej. Gdy organizację wyścigów przejęły w swe ręce kluby automobilowe, wówczas zastrzeżono w regulaminach, że do wyścigów stawać mogą tylko samochody o równej pojemności cylindrów, przez co wyrównano szanse każdego konkurenta. Rozwój techniki samochodowej sprawił, że można było zmniejszyć pojemność silnika bez obniżenia jego mocy—stanowiło to poważny postęp w budowie silnika. Kluby samochodowe, licząc się z tym postępowaniem przy ustanawianiu regulaminów wyścigów, obniżyły również pojemności silników w klasycznych kategoriach wyścigowych i obniżają je nadal, więcej znacznie niż to uczynili konstruktorzy. (Dowodem tego może być niedawne wystąpienie konstruktorów przeciw obniżeniu pojemności na wielkie wyścigi roku przyszłego do 1500 cm.<sup>3</sup>). W ten więc sposób konstruktorzy, pragnąc aby ich wozy brały udział w wyścigach, zmuszeni są do poszukiwania silnika o coraz to większej wydajności.

„Bardzo pięknie”—powie na to czytelnik — „cóż jednak ma wspólnego specjalny wóz wyścigowy z samochodem seryjnym, w czymże więc postęp w budowie wyścigówek przyczynić się może do ulepszenia konstrukcji wozów wyrabianych na sprzedaż“.



Jak mi się zdaje, mniemanie jakoby nie istniała żadna łączność między wozem wyścigowym i seryjnym jednej marki, nie wytrzymuje żadnej krytyki. Jeżeli konstruktor, tworząc samochód wyścigowy, wymyśli jakieś rzeczywiście pożyteczne ulepszenie, to nie będzie on trzymać go pod korcem, lecz zastosuje natychmiast we własnym interesie i w swym wozie seryjnym, bowiem zwiększenie wydajności czy też sprawności tegoż, przyczyni się do powiększenia klienteli firmy.

Wiele zatem ulepszeń, poczynionych przy budowie wozów wyścigowych, zastosowano i w samochodach seryjnych z wielkim powodzeniem. Naprzykład hamulce na cztery koła stosowane były początkowo tylko w samochodach wyścigowych, a teraz stały się prawie nieodłączną częścią każdego podwozia seryjnego. To samo powiedzieć można o kompresorze, który przestał być wyłącznie wyścigową konstrukcją i stosowany jest coraz szerzej w seryjnych silnikach. Zmniejszanie pojemności silnika postępuje równolegle zarówno w samochodach wyścigowych jak i zwykłych. Jeżeli zatem konsekwentnie opracowywane regulaminy wyścigów przyspieszają zmniejszanie pojemności silników w samochodach wyścigowych, to przyczynią się one i do pędzszego zredukowania pojemności silników seryjnych. Te przykłady wystarczą chyba, aby nas przekonać o poważnej roli wyścigów, roli katalizatorów postępu techniki samochodowej.

Mamy zatem dwie przyczyny, dla których organizowane są wyścigi samochodowe: sportową i techniczną. Jeżeli uprzytomnimy sobie do tego, że na wielkich torach całego świata spotykają się co roku samochody najrozmaitszych narodowości, to zauważymy łatwo, że wyścigi są jednym z najłatwiejszych sposobów rozpowszechniania i wymiany nowości kon-

strukcyjnych, a także, że przyczyniają się one do zacieśniania kulturalnych stosunków między narodami. To również przysparza wiele znaczenia wyścigom samochodowym.

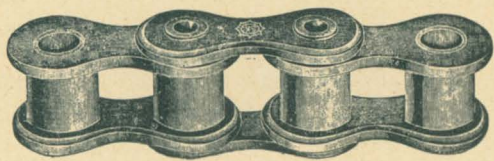
Muszę z przykrością stwierdzić, że wszystko to o czym wyżej mówiłem, nie odnosi się najzupełniej do naszych warunków. Polska niestety nie posiada fabryk samochodowych, któreby nasz sport motorowy reprezentowały godnie wobec zagranicy, lub przynajmniej mierzyły wzajem swe siły w wyścigach krajowych.

To też wszystkie wyścigi polskie, ze względu na zupełną niemożliwość współdziałania samochodów krajowej fabrykacji, nie są organizowane ze względów technicznych, lecz tylko dla idei sportowej i dla propagandy. Musimy bowiem z jednej strony pokazać zagranicy, że i u nas istnieje zainteresowanie automobilizmem, i że w sporcie samochodowym wcale nieźle osiągamy wyniki, a z drugiej strony musimy ciągle propagować i rozpowszechniać automobilizm w kraju. Wyścigi, jako widowisko silnie działające na wyobraźnię tłumów, doskonale się nadają jako środek propagandy. Szkoda tylko, że szalone trudności techniczne uniemożliwiają częstsze ich organizowanie.



# CONTINENTAL

## BALLON



PIERWSZA POLSKA WYTWÓRNIA  
ŁAŃCUCHÓW ROLKOWYCH

S T. K U B I A K

Warszawa, Hrubieszowska Nr. 9, tel. 75-44

POLECA łańcuchy do samochodów ciężarowych, osobowych i motocykli. Łańcuchy „GALL'A” i przegubowe do wszelkich maszyn i transmisji

PRZYJMUJE zamówienia na masowe toczenie, cementowanie i szlancowanie od najmniejszych do największych części, posiada — prasy do 200 tonn ciśnienia

PRZEDSTAWICIELE I ODSPRZEDAWCY  
WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH  
CENTRACH POSZUKIWANI

# RADIO

odbiorniki kompletne  
1—5-cio lampkowe, części składowe, materiały instalacyjne, lampki katodowe wszelkich systemów, akumulatory, baterje anodowe

MONTAŻ ANTEN

Biuro Elektrotechniczne  
**S. ZYGADŁO**  
**W. LEGOTKE**

INŻYNIEROWIE

WARSZAWA, Marszałkowska Nr 72  
telef. 76-73 - - Adr. teleg. ZETELKA



Vacuum Oil Company, Ltd. jest to wielka organizacja przemysłowa, której najważniejszym zadaniem jest zwalczanie w maszynach tarcia i przez to zwiększenie ich wydajności i trwałości.

Ludzie, stojący na czele tego przedsiębiorstwa z natury rzeczy są ekspertami w dziedzinie maszyn.

I ci ludzie dla wszystkich biur swych, a jest ich powyżej setki, przyjęli jedynie maszynę do pisanja „ROYAL”. Nie żadną inną, ale „ROYAL”.

Firm podobnych do tej jest na świecie bardzo dużo: coraz częściej widzi się w bardziej postępowych firmach maszynę „ROYAL”, jako niezbędny artykuł biurowy.

# ROYAL

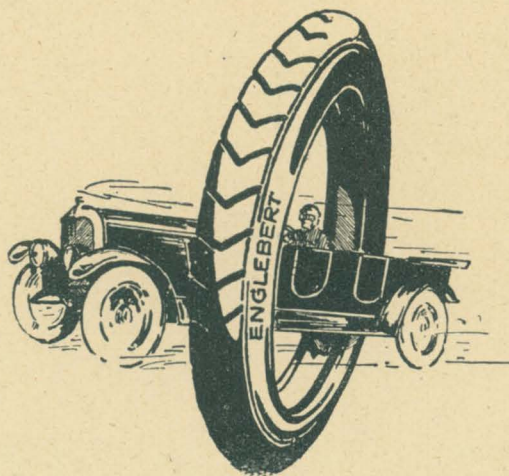


PORÓW-  
NAJ  
PRACĘ

Jeneralne Przedstaw. na Polskę

„Tow. PACIFIC“  
S. A.

Warszawa, Jerozolimska № 25.



BELGIJSKIE MASYWY  
„BELGICA“

----- O P O N Y -----  
„ENGLEBERT“

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

ALEKSANDER RIEDEL I S<sup>KA</sup>

WARSZAWA KREDYTOWA 16 TEL. 291-45

S T O C K I:

ŁÓDŹ — J. Pacer, M. Przesmycki, S. Sienkiewicz i Sp.,  
ul. Piotrkowska 213.

GDAŃSK — S. Reychan — Stadtgraben 20.

WILNO — Stefan Szostakowski — Stefańska 29.

ZAKOPANE — Zakopiańska Sp. Samochodowa.

TORUŃ — Władysław Izdebski — Rynek Nowomiejski 13.

# Standard

Małe, lecz dobre, bo angielskie samochody  
2, 3 i 4-osobowe, kompletnie wyekwipo-  
wane, wraz z cłem, transportem i podatkiem  
luksusowym

**6,600 zł.**



Ostatnie modele na rok 1925 już nadeszły  
Na składzie rozmaite typy karoserji:  
TRANSFORMABLE, LIMOUSINE'Y, WOZY SPOR-  
TOWE I TORPEDO

JENERALNA REPREZENTACJA

ZACHODNIE TOWARZYSTWO DLA HANDLU I PRZEMYSŁU

SPÓŁKA AKCYJNA

Tel. 290-91

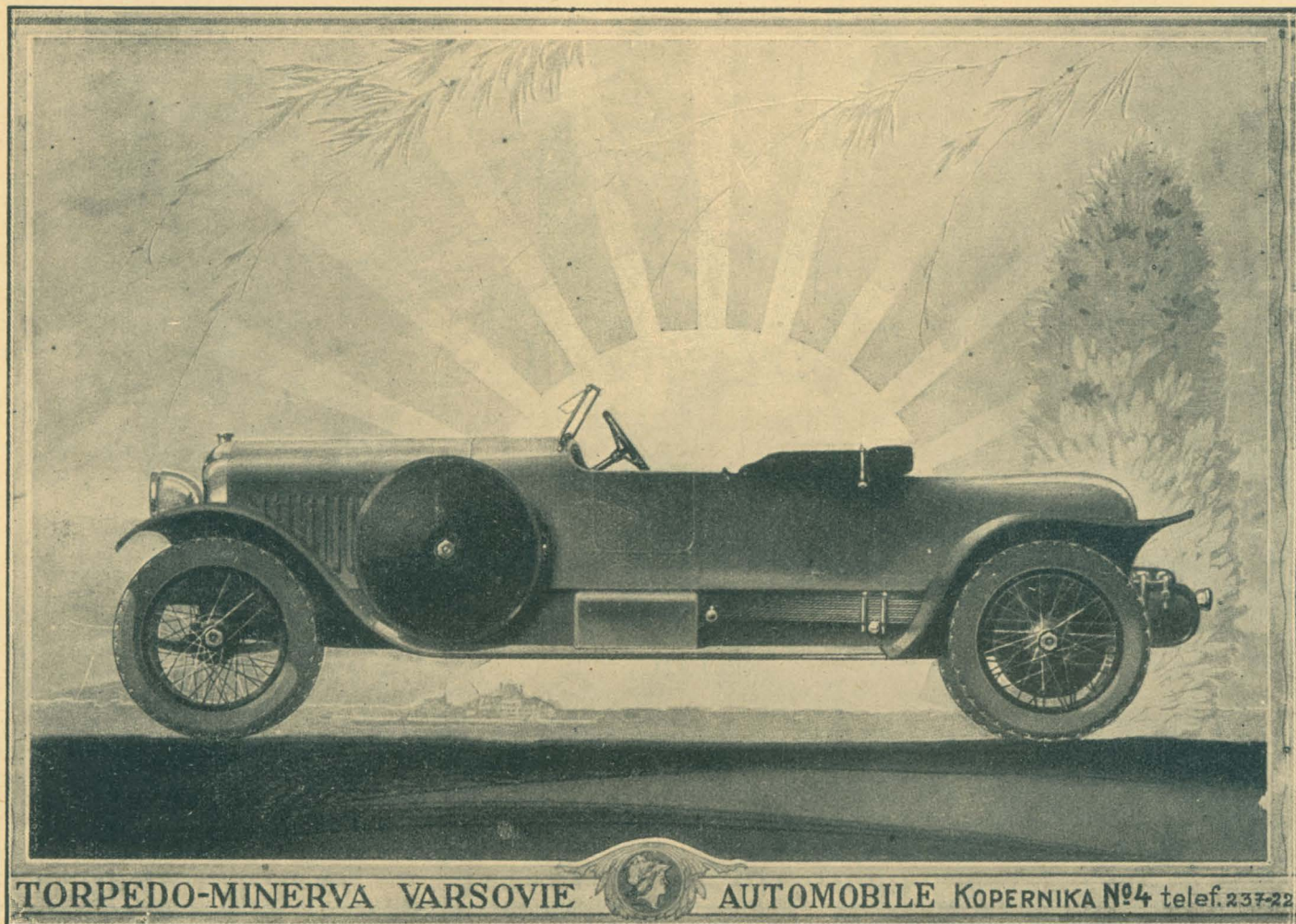
WARSZAWA, SENATORSKA № 10

Tel. 290-91

SALON WYSTAWOWY: Senatorska 26, tel. 33-32.

GARAŻE: Okopowa 14.

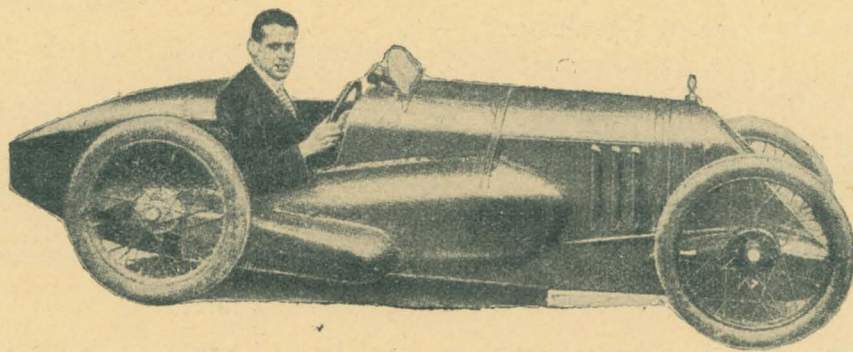
ODDZIAŁ W ŁODZI: Traugutta 6



## Potwory szybkości

**W**IELE osób przypuszcza, iż osiągnięcie w samochodzie wielkiej szybkości zależnym jest wyłącznie od mocy silnika. Otóż mylą się w tym bardzo, gdyż jednostronne tylko powiększenie mocy nie da oczekiwanego skutku. Równorzędnie z powiększeniem mocy należy usunąć, lub zmniejszyć przynajmniej, wszystkie te czynniki hamujące, które, wzrastając z osiąganą szybkością, coraz silniej jej się przeciwstawiają. Siły te to przede wszystkim: opór powietrza, tarcie o powierzchnię drogi i inercja maszyny. Gdyby siły te nie występowały, tobyśmy osiągnąć mogli oczywiście szybkości nieograniczone najtańszym nawet silnikiem, gdyż maszyna nasza osiągałaby nieskończone przyspieszenie. Jest to oczywiście paradoks, gdyż bez istnienia tarcia, samochód po drodze wogóle posuwałby się nie mógł. Szkodliwe działanie tarcia zresztą występuje tylko w najsilniejszym stopniu przy ruszaniu

z miejsca i na zakrętach, gdy koła nieco ukośnie stają do kierunku biegu i zwiększoną powierzchnią boczną posuwają się po drodze. Opór powietrza przeciwnie jest funkcją szybkości, to znaczy, że im większą nadamy szybkość maszynie, tym silniej opór ten wzrasta.



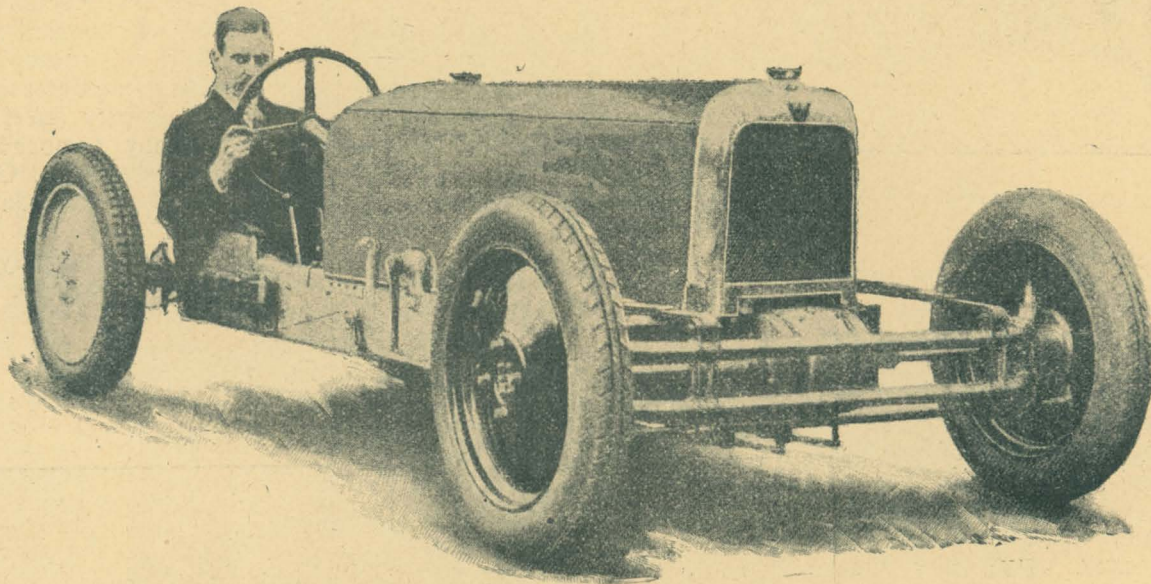
Rys. 171. Sam. wyścigowy „Austin”. 7 KM.

Wiadomo dziś każdemu, iż opór powietrza wzrasta proporcjonalnie do kwadratu szybkości, a moc, którą w tym wypadku użyć należy, wzrasta w stosunku do sześciastu szybkości. Powiększenie więc mocy silnika wywołane jest więc, jak widzimy, przede wszystkim koniecznością zwalczania oporu powietrza. Z innej

jednak strony, powiększenie mocy silnika jest nieodzownym również dla osiągnięcia w krótkim czasie jak największego przyspieszenia. Ma to oczywiście olbrzymie znaczenie w samochodach wyścigowych, gdzie chodzi o możliwie momentalne przewyższenie inercji maszyny i nadanie jej w możliwie krótkim czasie naj-

większej szybkości. Gdy więc przez zastosowanie odpowiednich form opór powietrza da się zmniejszyć do pewnego minimum, tak, iż nawet samochody ze względnie słabym silnikiem osiągać dzisiaj mogą bardzo duże szybkości, to dla osiągnięcia wielkiego przyspieszenia, użyć trzeba silnika jaknajpotężniejszego. Stąd wszystkie samochody najszybsze, są to wozy

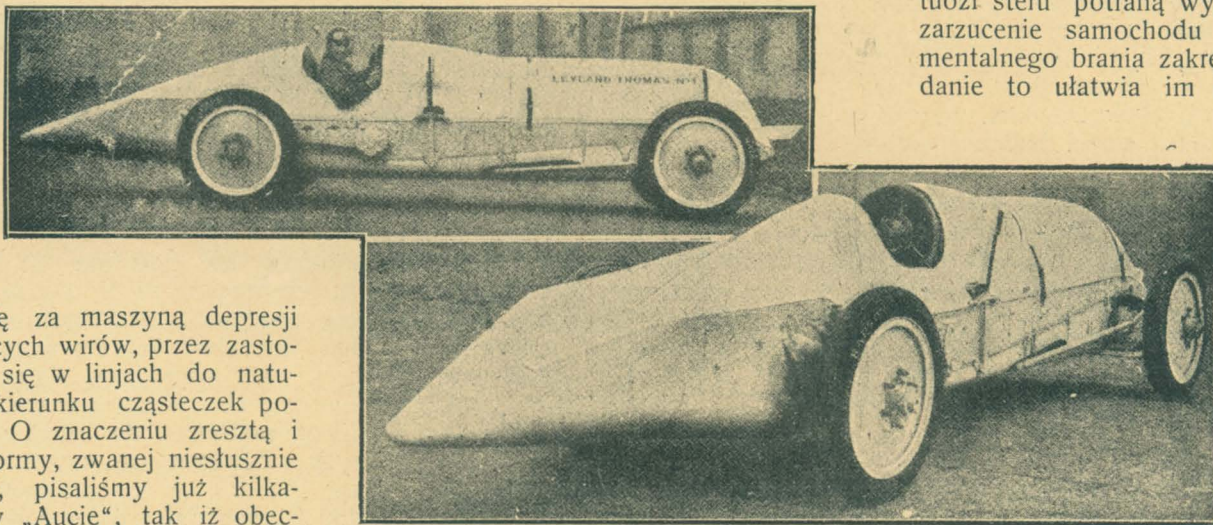
biec tylna jego część, z nowym kierunkiem jest większym, a przez to moment sił dążących do wyrzucenia tylnej części wozu z toru jest znacznie większym, innymi słowy, jeżeli pod działaniem siły odśrodkowej tylna część wozu zostaje rzuconą ku zewnętrznej stronie łuku zakrętu, to w krótkim samochodzie proces ten prędzej się zakończy i łuk, który zakreślił tył



Rys. 172. Sam. wyścigowy „Alvis“ z napędem na przednie koła. 100 KM.

o potwornie wprost wielkich silnikach od 100 do 400 koni. W parze z powyższem idzie, jak nadmieniałem, racjonalny kształt wozu o przekroju jaknajmniejszego oporu powietrza, z możliwie jaknajmniejszą ilością wystających organów, zwykle stosują formę cygara z wydłużonym w tyle szpicem, który chroni od two-

samochołu będzie mniejszym, tak iż zarzucenie wozu łatwiej wprawdzie nastąpi, lecz zato przyjmie mniejszą wielkość, podczas gdy zarzucenie tyłu dłuższego samochodu wskutek większego ramienia momentu obrotowego, będzie trwało dłużej, to znaczy, że tył wozu zarzucony będzie na dłuższej przestrzeni. Wiadomo wszystkim zresztą jak wirtuozi steru potrafią wykorzystać zarzucenie samochodu dla momentalnego brania zakrętów. Zadanie to ułatwia im odpowie-

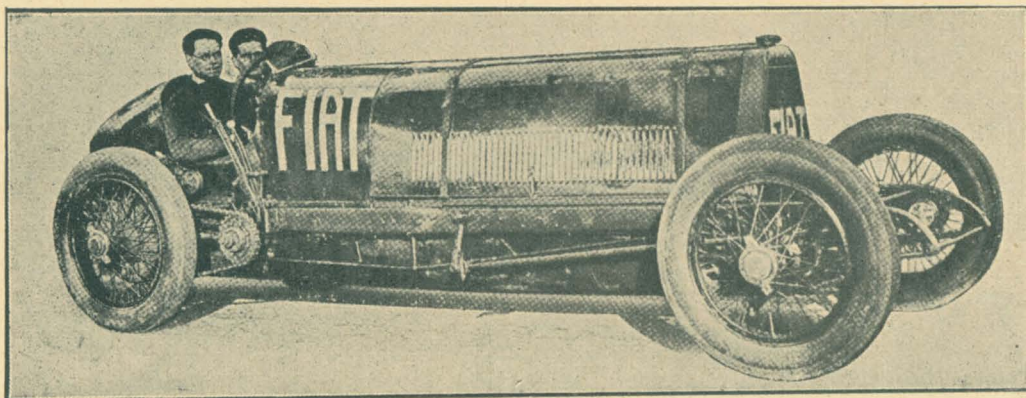


Rys. 173 i 174. Sam. wyścigowy „Leyland“ Thomas'a. 400 KM.

rzenia się za maszyną depresji i hamujących wirów, przez zastosowanie się w linjach do naturalnego kierunku cząsteczek powietrza. O znaczeniu zresztą i roli tej formy, zwanej niesłusznie kropłową, pisaliśmy już kilkakrotnie w „Aucie“, tak iż obecnie rzeczy tych powtarzać nie będziemy.

Samochody wyścigowe odznaczają się poza tem wielu charakterystycznymi cechami. Przewszystkiem są one zwykle krótkie. Wynika to z konieczności brania zakrętów w dużym pędzie. Mechanizm skręcania, to właściwie walka z siłą odśrodkową. Masa samochodu ma tendencję kontynuowania drogi po stycznej łuku zakrętu, podczas gdy koła prowadzące i kierujące, t. j. przednie, biegną w nowym kierunku po tym łuku. Im dłuższym jest samochód, tem kąt, który tworzy styczna po której ma tendencję

dnie zastosowana długość wozu do maksymalnej osiągananej przez niego szybkości. Dlatego to samochody wyścigowe są zwykle krótsze od samochodów turystycznych. Aby jednak samochód taki i na prostej drodze utrzymać mógł prawidłową linię bez zarzucania na nierównościach tyłem i by na zakrętach nie miał tendencji do wywrócenia, co wpływa również z działania siły odśrodkowej na masy umie-



Rys. 175. Najszybszy samochód świata — „Fiat“ Eldridge'a.

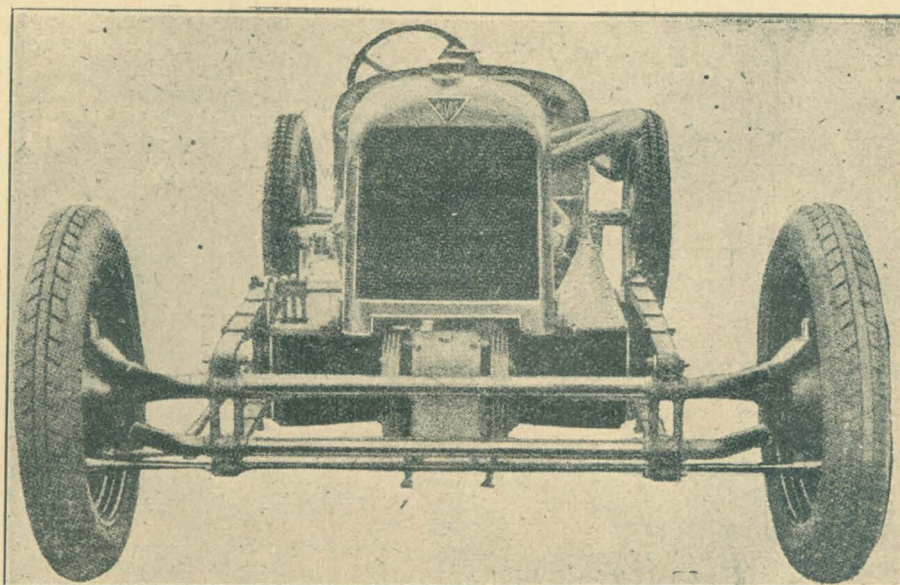
szczone ponad osiami, musi mieć on możliwie szeroko rozstawione koła. Oto swoiste linje budowy samochodu wyścigowego. Do tego dodać jeszcze należy możliwie sztywne zawieszenie, które nie będzie wywoływało poprzecznego chwiania się zawieszonych mas, co w krytycznym momencie zakrętu spowodowałyby mogło przesunięcie się ku zewnętrznej stronie łuku wirażu środka ciężkości i wywrócenia się (skoziołkowanie) wozu — zawieszenie jednak dostatecznie czułe, aby silne wstrząśnienia, którym podlega samochód przy wielkich szybkościach wywołać nie mogły uszkodzeń mechanizmu. Pod tym względem amortyzatory są nieodzowne.

Pozatem samochód wyścigowy posiadać musi doskonale hamulce. Nie grają tu one oczywiście roli jako środek uniknięcia niebezpieczeństwa, gdyż wyjątkowo tylko na torze po którym biegnie samochód wyścigowy, znaleźć się może niespodziewana przeszkoda. Hamulce mają tu inne znaczenie, mianowicie umożliwienie jeszcze raz brania zakrętów. W pełnym biegu, t. j. przy szybkościach około 200 klm. przy najracjonalniejszej nawet budowie, żaden samochód nie byłby w stanie wziąć płaskiego zakrętu. Siła odśrodkowa posiada przy tej szybkości tak wielką wartość, że samochód literalnie zmieciony będzie z drogi przy najmniejszym zakręcie. Na zakrętach więc należy z konieczności zmniejszać szybkość, to znaczy hamować. Im potężniej działają hamulce, tem później można wóz przyhamować i mniej czasu stracić na zakręt. Oczywiście po wzięciu zakrętu, w grę wchodzi moc

silnika dla momentalnego znowu wyrównania straconej szybkości. Pozatem mechanizm kierowniczy musi być bardzo czuły z możliwie wielką przekładnią, to znaczy, że najmniejszy obrót steru powinien dawać duży obrót kół, jednakże musi on być doskonale zamortyzowany, t. j. zabezpieczony od reakcji nierówności drogi na ster, co przy dużej przekładni mogłoby samochód uczynić niebezpiecznym. Oto główne cechy samochodu wyścigowego.

Jeżeli teraz przyjrzymy się

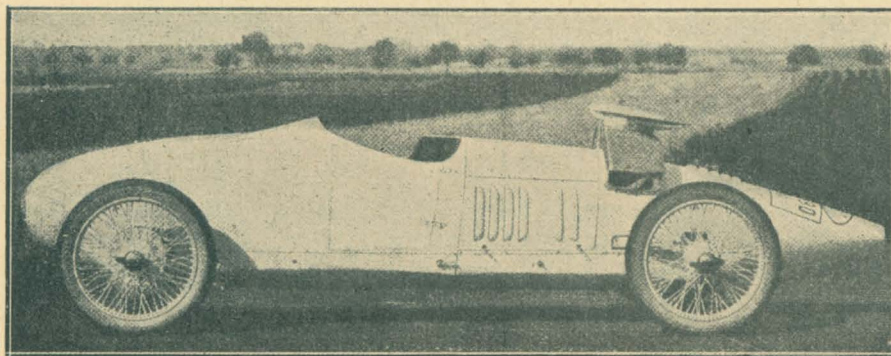
bliżej silnikowi samochodu wyścigowego, to stwierdzimy, iż jest to najczęściej silnik o wielkiej wydajności, tak zw. „pusowany“. Gdy niektóre samochody, np. „Fiat“ Eldridge'a, posiadają poprostu silniki lotnicze, to inne posiadają silniki tylko z nazwy samo-



Rys. 176. Sam. wyścigowy „Alvis“ widziany z przodu.

chodowe, gdyż zupełnie nie podobne do silników zwykłych wozów turystycznych. Są to najczęściej silniki wielocylindrowe, od 8—12, z górnym rozrządem i z podwójną ilością zaworów. W tym wypadku posiadają one często 2 wały rozrządowe. Oczywiście, iż są to silniki szybkoobrotowe i przytem w wielu szczegółach podobne do silników lotniczych. Zdarzyło się nawet (Duesenberg 1920 r.), iż zastosowano w jednym samochodzie równorzędnie 2 silniki.

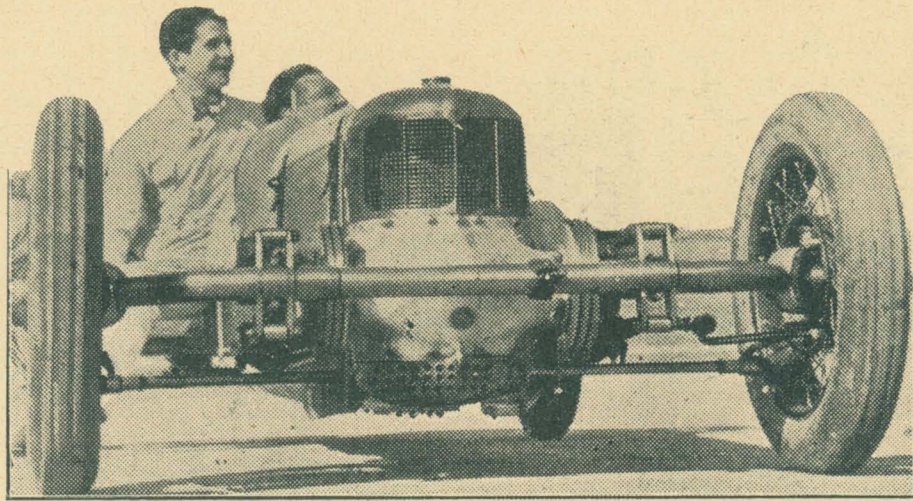
W samochodach wyścigowych zadziwia stosunkowo mała, w porównaniu z mocą silnika, chłodnica. Wypływa to stąd, iż przy wielkich szybkościach chłodzenie jest niezwykle energiczne. W wozach wyścigowych odrzucono, oczywiście, wszystkie tłumiki, pochłaniające kilka procentów mocy. Wszystkie organa maszyny są możliwie przystępne i tak urządzone, aby w razie uszkodzenia można było momentalnie je wymienić. Oczywiście,



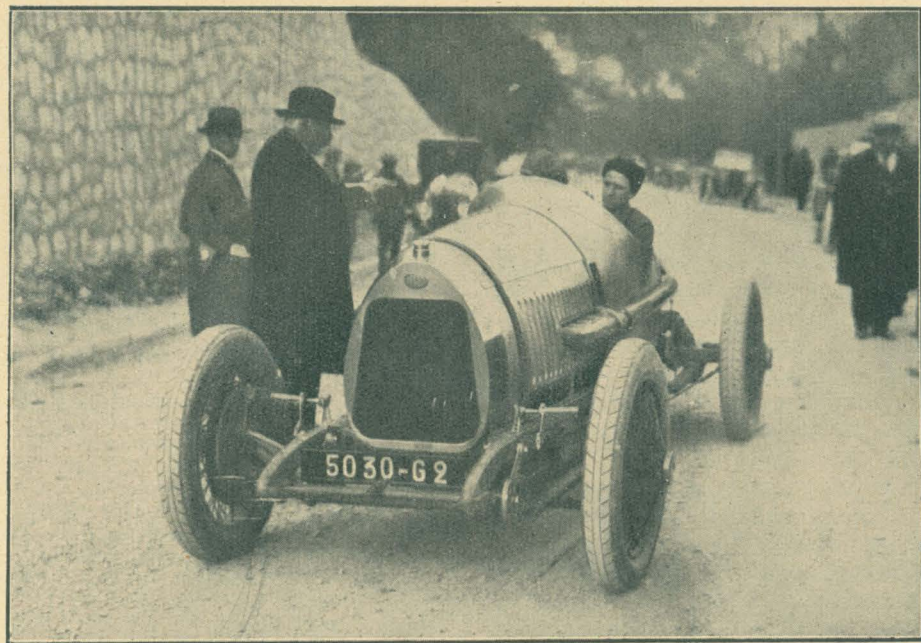
Rys. 177. Samochód wyścigowy „Benz“.

wyścigowcy trenują się w szybkim usuwaniu uszkodzeń, a do jakiej dochodzą perfekcji, tego dowodem, iż nie raz zamieniają oni koła z pękniętą gumą w ciągu kilkunastu sekund. Oczywiście, iż do tego zastosowane być muszą i wszystkie ich narzędzia, a przede wszystkim podnośniki (lewary), które za jednym szarpnięciem podnoszą wóz do góry.

W roku bieżącym zwraca uwagę tendencja kilku konstruktorów napędzania przednich kół. Próby napędu wszystkich 4 kół były już robione w samochodach wyścigowych, jednak obecnie posunięto się dalej jeszcze, usuwając zupełnie napęd kół tylnych i przenosząc go wyłącznie na przednie. Konstruktorzy wychodzą z dość racjonalnego założenia zgrupowania mas nad kołami kierującymi, co ułatwić może znakomicie branie zakrętów, a zatem skraca organa przenoszenia napędu, a więc redukuje wagę samochodu. Pozatem logiczniejszym wyda-



Rys. 178. Sam. wyścigowy „Miller“ z napędem na przednie koła.



Rys. 179. Samochód wyścigowy „Delage“.

są raczej probierzem środków danej fabryki i z tego punktu widzenia powinny być ocenione nowe modele wyścigowe.

łoby się ciągniecie pewnego pojazdu, niż popychanie go. Wiadomo z praktyki kolejowej, że pchanie przez lokomotywę długiego pociągu wywołuje nierównomierność biegu i bywa często przyczyną wykołowania się. Przełożenie więc napędu tylko na koła przednie, zabezpieczyć może samochód od zarzucania i sprawić lepsze trzymanie się toru. Jaką wartość posiada, okażą rezultaty wielkich wyścigów tegorocznych.

Jak z powyższego krótkiego opisu, oraz z załączonych ilustracji widzimy, samochód wyścigowy mało jest podobnym do zwykłego samochodu typu handlowego i dlatego opierać swego sądu o wartości fabrykatu danej marki nie można wyłącznie tylko na rezultatach, osiągniętych w wyścigach. Te ostatnie

Mn.

USTAWY I ROZPORZĄDZENIA  
ODNOSZĄCE SIĘ  
**do ruchu samochodowego  
w Polsce**

ZEBRAŁ I OBJAŚNIENIAMI OPATRYŁ  
INŻ. E. BRATRO

Cena 1.60                      Cena 1.60

NAKŁAD KSIĄŻNICY - ATLASU

Warszawa, Nowy-Świat 59. Lwów, Czarnieckiego 12

Na żądanie wysyłamy bezpłatnie prospekty i katalogi naszych wydawnictw turystycznych, jako to: Przewodniki po miastach i województwach Polskich, zaopatrzone w szczegółowe mapy i plany. Mapy podręczne, specjalne i generalne.

**AUTO-AGENCJA**

WARSZAWA

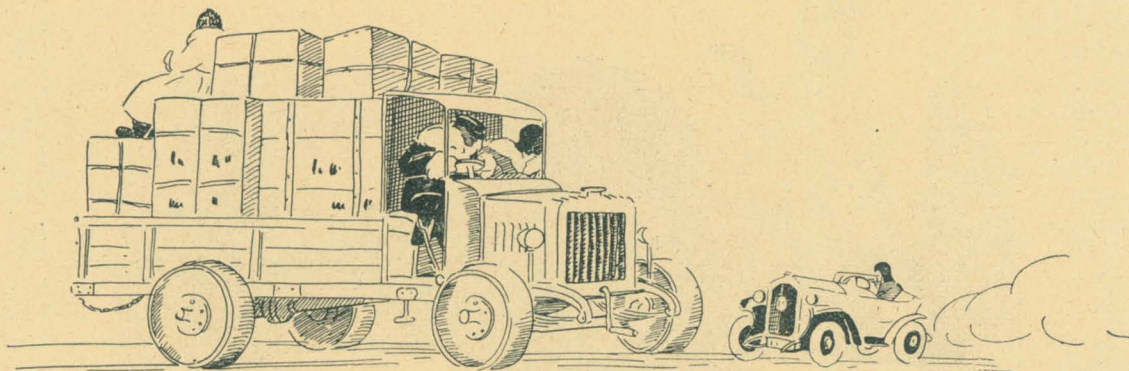
FOKSAL 12

TEL. 91-55

Przyjmuje do sprzedania

**SAMOCODY**

NOWE I UŻYWANE



## BACZNOŚĆ AUTOMOBILIŚCI!

### Urzędowe

Z Rozkazu Dziennego Komendanta Policji Państwowej m. st. Warszawy z dn. 31/III 1925 r.

#### Rejestracja samochodów.

Wobec upływu z dniem 1 kwietnia r. b. terminu dorocznej prolongaty rejestracji pojazdów mechanicznych (§ 16 rozporządzenia Ministerstwa Robót Publicznych i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dn. 6 lipca 1922 r., ogłoszonego w Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 65, poz. 587) i pozwoleń na prawo kierowania pojazdami mechanicznymi (§ 26 tegoż rozporządzenia), polecam kierownikom komisariatów zarządzić, aby do dnia 1 kwietnia r. b. funkcjonariusze P. P. zatrzymywali samochody, które nie posiadają karty rejestracyjnej (książeczka koloru żółtego), ważnej na rok 1925. Samochody rejestrowane w Warszawie (ze znakiem „W”) mają na dowód posiadania prawa kursowania na rok 1925 cechę rejestracyjną koloru białego ze znakiem K. R. m. W. 1925, umieszczonym w 8-kątnej obwódce po obu stronach samochodu powyżej stopnia; obok ośmiokąta znajduje się numer rejestracyjny samochodu, ten sam co na białych tabliczkach samochodowych. (Cechy rejestracyjne zeszlóroczne kształtu okrągłego nie są ważne od dnia 1 kwietnia r. b. i winny być skasowane).

Również należy kontrolować, szczególnie przez posterunki, znajdujące się na granicach miasta, czy kierowcy samochodów i motocykli posiadają pozwolenie na prawo kierowania pojazdami mechanicznymi (książeczka koloru zielonego), ważne na rok bieżący.

Na kierowców samochodów i motocykli, którzy nie posiadają ważnych na rok bieżący dokumentów swoich (praw jazdy), bądź też dokumentów na samochód (kart rejestracyjnych), należy

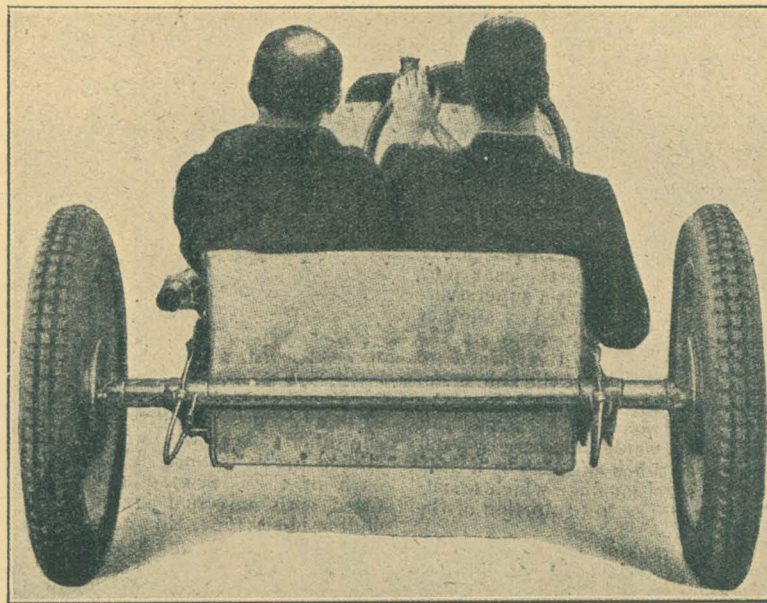
sporządzać doniesienia karne, z podaniem dokładnego imienia, nazwiska i adresu kierowcy, polecając im jednocześnie stawić się w Oddziale Ruchu Kołowego Komisariatu Rządu (Danilowiczowska Nr. 10), w godz. od 10 do 1, celem uskutecznienia prolongaty dokumentów.

Powyższe doniesienia karne należy przysyłać bezpośrednio do Oddziału Ruchu Kołowego Komisariatu Rządu.

#### WYKAZ KIEROWCÓW, POSIADAJĄCYCH PRAWO PROWADZENIA POJAZDÓW MECHANICZNYCH.

##### Województwo Poznańskie.

1175. Medlewski Leon, 1180. Włodarczak Wiktor, 1181. Kowala Jak., 1182. Wróblewski Feliks, 1186. Dórr Alojzy, 1187. Budner Ignacy, 1188. Kasperek Jan, 1189. Stroński Edward, 1190. Świętek Stanisław, 1191. Osiński Władysław, 1192. Jakubowski Jan, 1194. Szpakowski Bol., 1197. Popiz Jan, 1198. Żurkiewicz Ignacy, 1102. Brzeziński Franciszek, 1210. Wiśniewski Franciszek, 1213. Bolkowski Jan, 1214. Wasela Stan., 1215. Wasela Tadeusz, 1216. Szwajcer Teofil, 1219. Frąckowiak Ignacy, 1220. Pisarek Stefan, 1221. Praczyk Kazim., 1222. Kuberski Czesław, 1223. Matuszak Wład., 1230. Lułka Kazim., 1231. Kielman Józef, 1232. Kkorupiński Władysław, 1235. Palińskowski Michał, 1236. Chmielewski Jan, 1239. Kusz Jan, 1240. Guziński Franc., 1241. Gawroński Ignacy, 1243. Lewandowski Wiktor, 1244. Szwajcer Stef., 1246. Krzyżański Jan, 1248. Czechowski Jan, 1249. Mikołajczak Wojc., 1250. Prusak Witold, 1251. Silber Wincenty, 1252. Matyńkowski Czesław, 1253. Titko Paweł, 1260. Kluj Walenty, 1261. Deutsch Nikodem, 1262. Bukowski Józef, 1267. Szymański Józef, 1268. Maciejewski Bron., 1269. Kegel Jan, 1270. Nie spodziany St., 1271. Hypki Antoni, 1277. Krzekowski Stanisł., 1278. Radzimski Franc., 1279. Gałazowski Stefan, 1280. Szwarzyński Józef, 1281. Fleischmann Edward, 1282. Konieczny Stanisł., 1283. Sobkowiak Walenty, 1284. Schruder Józef, 1285. Smolarkiewicz Władysł., 1286. Wojciechowski Arnold, 1287. Godyński Adam, 1288. Rózczyka Piotr, 1289. Rypiński Franc., 1290. Podkopiński Józef, 1291. Pietz Paweł, 1292. Twardowska Helena,



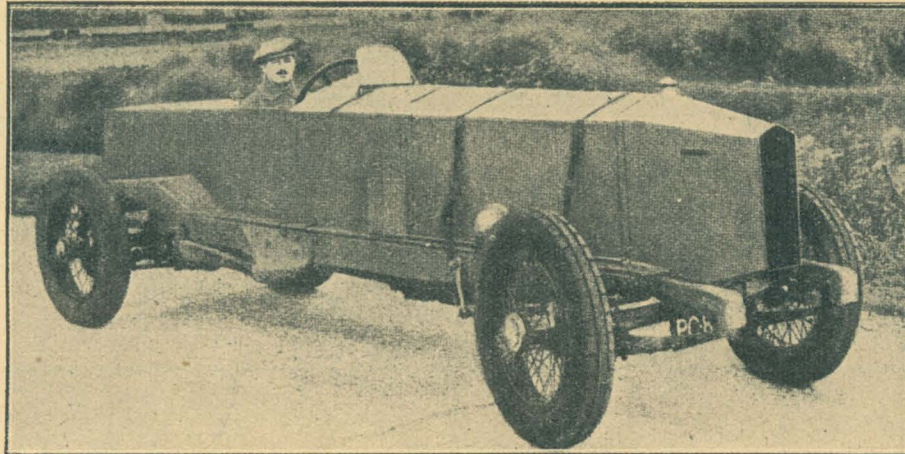
Rys. 180. Samochód wyścigowy „Alvis” widziany z tyłu.



1293. Przybył Feliks, 1294. Filipczuk Oleksy, 1295. Leporowski Franciszek, 1296. Dziamski Leon, 1297. Kozłowski Józef, 1299. Pierkiewicz Józef, 1300. Szymkowiak Stanisł., 1301. Borowiak Jan, 1302. Kortylewski Franc., 1303. Pytlak Czesław, 1306. Jakóbek Andrzej, 1307. Sass Wilhelm, 1308. Busiakiewicz Jan, 1310. Woś Ludwik, 1311. Futro Piotr, 1312. Pokoń Eryk, 1313. Machnicki Józef, 1314. Sikorski Feliks, 1315. Szarek Stan., 1316. Woźniak Marcin, 1317. Ješko Stan., 1318. Karnowski Edmund, 1321. Sypniewski Alfons, 1322. Wiśniewski Stanisł., 1325. Kasprzak Józef, 1326. Bzdziel Jan, 1327. Michalak Stan., 1329. Marciniak Leon, 1332. Ostojski Stan., 1335. Andrzejewski Wacław, 1336. Wieczerek Franc., 1337. Władyszak Michał, 1338. Drzewiecki Szczepan, 1339. Ludwiczak Józef, 1340. Torchalski Stan., 1341. Dajnowski Józef, 1342. Konopiński Bol., 1343. Pahl Aleks., 1347. Matuszak Szczepan, 1348. Juskowiak Franc., 1349. Kultus Lud., 1355. Lassa Bron., 1358. Grygier Józef, 1360. Marciniak Franc., 1361. Deckert Józef, 1363. Głowacki Stan., 1364. Konopka Franc., 1365. Galiński Michał, 1366. Bartoszewski Wojciech, 1367. Kubiak Franc., 1369. Hypki Antoni, 1370. Knajniak Stanisław, 1371. Dudziak Stefan, 1372. Piasecki Czesław.

#### Województwo Kieleckie.

442. Jarosz Jan, 444. Pietras Józef, 447. Walczyk Franc., 448. Piotrowski St., 449. Kajs Leonard, 450. Budniak Tom., 452. Stasiak Stefan, 455. Kosiba Wojciech, 456. Zimny Jan, 458. Kopec St., 459. Gurbiel Ed., 460. Chorąży Piotr, 461. Szperliński H.,



Rys. 181. Samochód wyścigowy „Lanchester“.

462. Krzynówek Antoni, 466. Tytko Józef, 467. Buła Roch, 468. Januszko Albin, 469. Wrona Józef, 470. Będkowski Wacław, 473. Paciurek Jan, 474. Przybył Wincenty, 476. Ludwiński Jan, 479. Wisztort Stanisław, 480. Lasocki Franciszek, 481. Święcik Jan, 482. Motyko Stanisław, 483. Matacz Władysław, 484. Woźniak Aleksander, 485. Pobochan Jan, 486. Bacia Piotr, 487. Laskowski Maksymilian, 488. Kuk Bol., 489. Wojnowski Michał, 490. Bielecki Jan, 491. Kowalik Władysław, 492. Inż. Grabowski Zbigniew, 493. Gwoździak Jan, 495. Malmon Władysław, 496. Iwański Stefan, 497. Korzeniowski Henryk, 498. Toporek Stanisław, 499. Matysiak Adam, 500. Łaszczak Piotr, 503. Breske Paweł, 504. Zagrodzki Karol, 505. Jaskólski Piotr, 506. Szperling Jan, 507. Gniła Marcin, 508. Ostaszewski Stanisław, 509. Łękowski Zygmunt, 510. Wołski Grzegorz, 511. Suchoński Jerzy, 512. Filarski Tad., 514. Zulichowski Ignacy, 515. Opilski Stefan, 518. Rysiński Stefan, 519. Zimon Władysław, 520. por. Maliszewski Władysław, 524. Grochowski Julian, 525. Koniecki Henryk, 526. Kołsut Józef, 531. Szwacki Leon, 532. Szyller Stanisław, 533. Berezniak Filip, 534. Szczęsny Edward, 535. Bąk Ignacy, 536. Podsiadło Franc., 538. Zielenkiewicz Stanisław, 539. Cwikła Stanisław.

#### Województwo Stanisławowskie.

Dr. Kornel Krzczunowicz, Antoni Szulc, Kazim. Romanowski, inż. Tadeusz Goebel, Grzegorz Józef Kojcecki, inżynier Wiktor Domański, Władysław Dzieduszycki, Wasył Michajliszyn, Ludwik Szemberg, Wilhelm Schäfer.

AL. DZIKOWSKI

## Ruch samochodowy i motocyklowy w roku 1923 i 1924 w obrębie m. Warszawy

ZANIM zaczniemy mówić o samym ruchu samochodów i motocykli, uważamy za wskazane, dla lepszej orientacji, choć pokrótce omówić sytuację gospodarczą i walutową Polski w tym okresie. Szczególniejszą uwagę zwrócimy na Warszawę, raz dlatego, że omawiać będziemy ruch automobilowy tylko w jej obrębie, powtóre, że Warszawa, jako stolica, jest źródłem, z którego rozchodzą się nici na całą Polskę. Stosunki takie — to pewnego rodzaju tło, na którym rozwija się wogóle każdy przemysł i handel, tak krajowy, jak i zagraniczny, jeżeli zaś chodzi o automobilizm, to w dziedzinie jego rozwoju zasadniczą odegrają rolę. Czynnikiem, który najwięcej może przyczynił się do rozwoju automobilizmu, jeżeli chodzi o rok 1923-ci, była inflacja marki polskiej, a w związku z tem na wielką skalę uprawiana spekulacja giełdowo-dolarowa, uprawiana tak przez pojedyncze jednostki, jak i przez banki. To też w tym okresie najwięcej samochodów rejestrowano na banki, jako takie, lub prywatnie, na ich dyrektorów.

Drugi czynnik — wzrost drożyzny — który zrujnował drobny handel, a wskrzesił moc przedsiębiorstw gospodarczo-spożywczych, wzmógł zapotrzebowanie samochodów, zwłaszcza ciężarowych ( $\frac{1}{2}$ -tonnowych furgonetek i t. d.), przez te instytucje.

Powyższe przyczyny wzmagają stale wzrost automobili, począwszy od marca 1923 r., aż do sierpnia włącznie. Do maximum dochodzi w lipcu, tak że

względem na sezon (sporty, wycieczki, olimpiady i t. d.), jak i z przyczyn natury handlowej.

Oczywista rzecz, że ruch samochodami ciężarowymi jest o 62—63% mniejszy od osobowych. (Podczas gdy jedne służą tylko dla celów pracy — handlowych, czy innych, — drugie używane są również dla przyjemności i jako wygodne środki lokomocji).

Jak widać z poniżej umieszczonej statystyki, handel samochodami, już kursującymi w roku 1923, jest bardzo niewielki. Załedwie 94 samochody zmieniło swych właścicieli. (Okolo 10% ogólnej liczby kursujących w tym roku). W roku 1924 tylko 76 zmian notowano w Oddziale Ruchu Kołowego (około 8%). Jeżeli dodać do tego rozmaite tranzakcje i zmiany, nie ujawnione urzędowo, to ogólna ich liczba dojdzie do 12—15% samochodów, kursujących w obrębie miasta Warszawy.

Najwięcej jest Ford'ów i Fiat'ów (mod. 501), jako samochodów lekkich, niedrogich i stosunkowo najbardziej ekonomicznych pod względem zużycia benzyny.

Rok 1924 jest o 15% niższym odbiciem r. 1923. Tłómaczyć to należy stabilizacją waluty i kryzysem gospodarczym Polski, a wskutek tego podniesioną stopą ceł i podatków. Wogóle poważnym szkopułem, o który rozbija się normalny rozwój automobilizmu, jest t. zw. „luxus“ (t. j. 10% podatku od sprzedaży przedmiotów zbytku), następnie opłaty i podatki magistrackie.

Z ogólnej liczby samochodów, dopuszczonych do kursowania przez Oddział Ruchu Kołowego przy Komisarjacie Rządu, widać, że Warszawa stanowi zaledwie w 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub> odbicie Paryża pod względem ruchu automobilowego.

Motocykle kursuje zaledwie około 300 z tego względu, że stanowią one prawie wyłącznie przedmiot sportu i przyjemności, a tylko w bardzo rzadkich wypadkach (z wyjątkiem wojskowych) są użyte jako rzeczywiście i szybki środek lokomocji. W ostatnich dopiero dniach urzędy pocztowe zaczynają rejestrować

motocykle z wózkami (t. zw. ciężarowe) dla ułatwienia i szybkiego załatwiania przesyłek i listów.

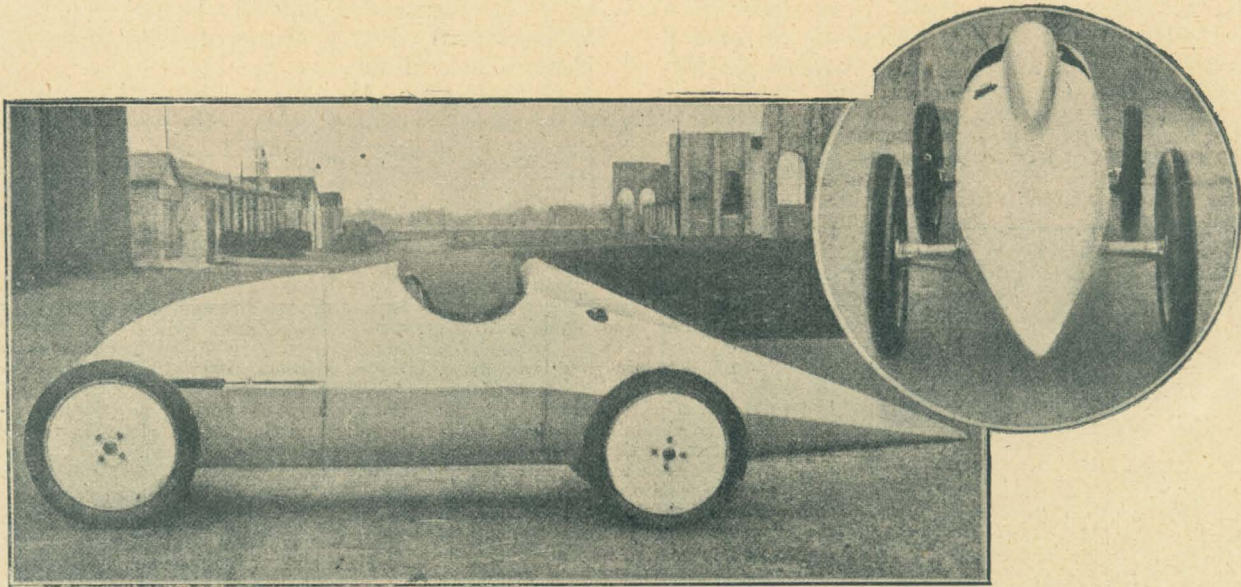
Na zakończenie należy zaznaczyć, że samochody, zwłaszcza osobowe, używane u nas były aż do ostatnich dni prawie wyłącznie dla przyjemności. Dorożek samochodowych w roku 1923 było 46, a w 1924 r. doszły do 58. W ostatnich dniach r. b. niektóre poważniejsze przedsiębiorstwa automobilowe wypuściły większą ilość taksometrów (Renault, Overland). Obecnie dorożek samochodowych jest około 100.

WYKAZ RUCHU SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLOWEGO W ROKU 1923 i 1924  
W OBREBIE M. ST. WARSZAWY.

WYSZCZGÓLNIENIE		Sty- czeń	Luty	Ma- rzec	Kwie- cień	Maj	Czer- wiec	Lipiec	Sier- pień	Wrze- sień	Paźdź.	Listo- pad	Gru- dzień	Ogó- łem	UWA- GA	
Rok 1923	Osobowe	Zarejestrowano . . . . .	19	44	135	96	92	159	227	123	91	65	46	45	1151	1142
		Zmian własności . . . . .	—	—	—	3	6	8	12	13	13	18	14	7	94	
		Ubyło do innych województw . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	2	3	—	—	3	9	
Rok 1923	Ciężarowe	Zarejestrowano . . . . .	2	24	30	31	27	62	110	56	39	26	18	5	420	414
		Zmian własności . . . . .	—	—	—	—	3	—	—	1	1	6	1	—	12	
		Ubyło do innych województw . . . . .	—	—	—	—	—	1	1	—	2	1	—	1	6	
Rok 1923	Motocykle	Zarejestrowano . . . . .	—	1	13	15	13	17	43	14	18	10	—	2	146	142
		Zmian własności . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	2	1	3	—	1	8	
		Ubyło do innych województw . . . . .	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	4	
Rok 1924	Osobowe	Zarejestrowano . . . . .	39	42	44	89	78	107	102	73	71	80	57	30	812	736
		Zmian własności . . . . .	10	17	13	14	19	26	22	19	22	23	18	16	229	
		Ubyło do innych województw . . . . .	3	3	—	3	7	5	9	3	11	14	15	3	76	
Rok 1924	Ciężarowe	Zarejestrowano . . . . .	10	16	12	21	16	13	5	12	11	9	15	24	174	160
		Zmian własności . . . . .	1	2	5	2	3	4	5	2	5	4	2	2	37	
		Ubyło do innych województw . . . . .	—	4	—	—	1	2	1	1	2	—	3	—	14	
Rok 1924	Motocykle	Zarejestrowano . . . . .	1	1	3	21	16	20	21	14	12	3	8	—	120	113
		Zmian własności . . . . .	1	2	8	2	9	6	2	5	5	8	3	—	51	
		Ubyło do innych województw . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	1	1	2	1	—	7	
Zarejestrowano należy rozumieć—dopuszczono do kursowania pojazd dotychczas niekursujący wogóle.														Ogółem pozostaje zarejestrowanych	2707	
Zmian własności należy rozumieć — przepisano na innego właściciela pojazd już kursujący.																
Ubyło do innych województw — wykreślony z księgi ewidencyjnej pojazd kursujący.																
														Osobowych	1878	
														Ciężarowych	574	
														Motocykli . . .	255	

WYKAZ POJAZDÓW MECHANICZNYCH  
zarejestrowanych od dn. 1 stycznia 1925 r. do dn. 1 marca 1925 r.

ZAREJESTROWANO	Osobowych	Dorożek samochodowych	Ciężarowych	Autobusów	Ogółem	Ilość motocykli	Ilość różnych pojazdów mech., jak sikawek poz. i t. d.
Od dnia 1 stycznia do dnia 31 stycz. 1925 r.	33	8	25	1	67	7	—
Od dnia 1 lutego do dn. 28 lutego 1925 r.	39	7	24	—	70	6	—
Ogółem . . . . .	72	15	49	1	137	13	—



Rys. 182. Samochód wyścigowy ostatniego modelu „Thomas Special”. 1500 cm.<sup>3</sup>.

## KRONIKA

*Linja lotnicza Polska—Danja.* W dniu 30 marca podpisana została w Kopenhadze umowa między Polską i Danją, na mocy której w najbliższym czasie stworzoną zostanie stała komunikacja lotnicza między Gdańskiem i Kopenhagą przez Puck, Malmoe i Rennö. Linję obsługiwać będą 10-osobowe wodnopłatowce najnowszego typu; czas przelotu całej drogi obliczono na 7 do 8 godzin. Ponieważ istnieje już linja lotnicza między Warszawą i Gdańskiem, zatem stolice Polski i Danji zostaną połączone ze sobą stałym szlakiem powietrznym.

*Odczyty na temat przemysłu samochodowego.* Przypominamy niniejszem, iż w dniu 19 maja, w salach Stowarzyszenia Techników odbędzie się ostatni odczyt z dziedziny przemysłu samochodowego z cyklu odczytów, organizowanych przez Koło Mechaników przy Stowarzyszeniu Techników w Warszawie. Prelegentem będzie p. inżynier Kazimierz Mayer, który wygłosi odczyt p. t. „Przemysł samochodowy amerykański i europejski w cyfrach oraz warunki powstania takowego w Polsce”. Początek o godz. 8 wieczorem.

*Uliczne stacje benzynowe w Warszawie.* Zapowiedziane już od lat dwóch w Warszawie uliczne stacje benzynowe, pomimo obstrukcji magistratu, doczekały się nareszcie urzeczywistnienia. W dniach ostatnich dwie takie stacje otwarte zostały: jedna w Alejach Jerozolimskich, róg Emilji Plater, druga zaś na placu Napoleona za skwerem na rogu Wareckiej. Stacje te zbudowane zostały przez „Towarzystwo Braci Nobel w Polsce”. Od pierwszego dnia cieszą się one dużym powodzeniem, jednak zauważyć należy, iż, funkcjonując bez zarzutu, nie odpowiedziały narazie nadziejom automobilistów, którzy liczyli na zniżkę benzyny. Niestety, na stacjach tych, utrzymywanych przez największe w Polsce towarzystwo naftowe, przy zastosowaniu najnowszych amerykańskich aparatów, gdzie strata benzyny przez parowanie i rozlewanie jest w zupełności usunięta, cena pozostaje taka, jak u wszystkich detalistów. Kilogram benzyny, o ciężarze 0.720, wy-

pada w nowych stacjach powyżej 90 groszy, co jest stanowczo za drogo. Najciekawsze, iż na prowincji otrzymać można benzynę znacznie taniej, niż w Warszawie, gdyż syndykaty rolnicze, a nawet często i prywatni kupcy sprzedają benzynę tegoż gatunku w cenie 70—80 groszy za kg. Czemu w Warszawie automobilści muszą być zawsze poszkodowani? Czyżby tak wielkiemu towarzystwu nie wypadało pierwszemu zrezygnować z nadmiernych zysków w chwili, gdy ku wygodzie swojej i automobilistów pierwsze wprowadza nowoczesne urządzenia?

*Nowe rekordy na torze Montlhery.* Po krótkiej przerwie zimowej znów rekordziści przystąpili do pracy. Niezmordowany Eldridge pobił na swym Fiacie trzy nowe rekordy światowe szybkości. Przebył on: 5 klm. w 1 m. 26,57 sek. — 207 klm. 972 m/godz.; 5 mil w 2 m 20,30 sek. — 206 klm. 382 m/godz.; 10 klm. w 2 m. 54,35 sek. — 206 klm. 539 m/g. Wielką sensację wzbudziło ustanowienie rekordu jazdy 24-godzinnej na motocyklu przez... małżeństwo. Pułkownik angielski Stewart i jego dzielna małżonka, zmieniając się wzajemnie w prowadzeniu motocykla Rudge Multi, 350 cm.<sup>3</sup>, zdołali przebyć w ciągu 24 godzin przestrzeń 2094 klm., co odpowiada szybkości średniej 87 klm/godz. Jest to wynik, jak na maszynę o tak małym litrażu — doskonały, i z pewnością trudno go będzie pobić nawet na silniejszym motocyklu.

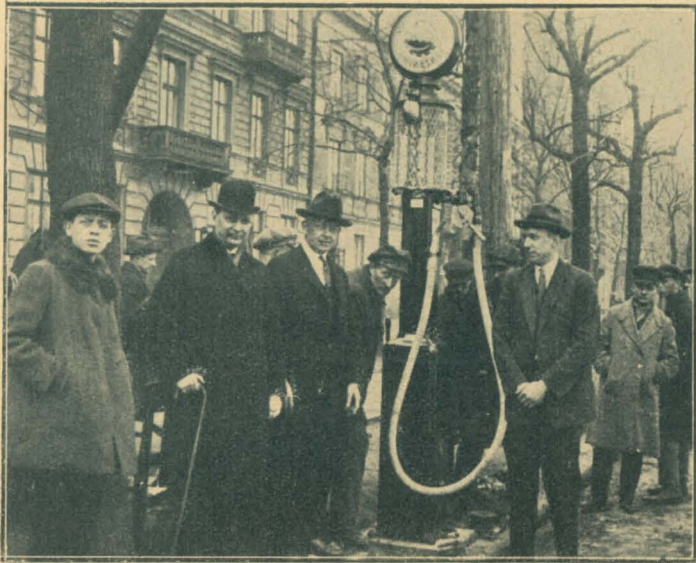
*Do udziału w Wielkiej Nagrodzie Belgji* zgłoszono w dalszym ciągu dwa samochody Amilcar i jeden Chiribiri.

*Thieffry dotarł do Konga.* Lotnik belgijski Thieffry, który w dniu 12 lutego rozpoczął swój raid afrykański na samolocie Handley Page, przybył 3 kwietnia do Leopoldville.

*W wyścigach na wzniesieniu Kop,* zorganizowanych w dniu 29 marca przez angielski Essex Moto-Klub, najlepszy czas dnia osiągnął Seagrave na samochodzie wyścigowym Sunbeam.

*Śmierć wybitnego motocyklisty.* Słynny motocyklista włoski Mentasti, zwycięzca w zeszłorocznym wyścigu o mistrzostwo Europy, zabił się w dniu 6 kwietnia na szosie pod Brescia, skąd wracał po wyścigu o mistrzostwo Włoch.

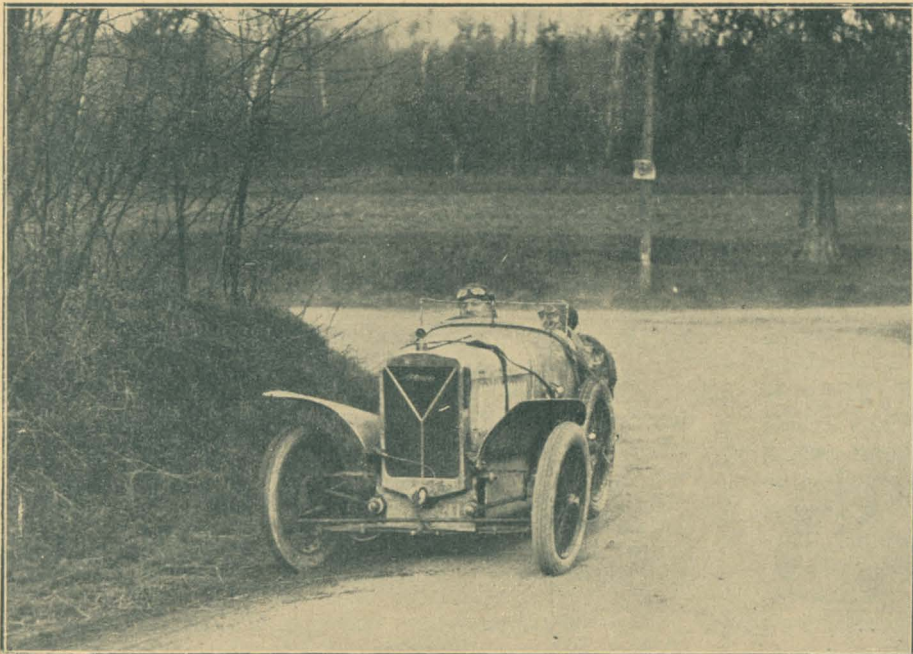
*Nowe rekordy Le Vacka.* Słynny rekordzista motocyklowy Le Vack pobił na torze Brookland w dniu



Rys. 183. Dyr. Tow. „Bracia Nobel“ przy pierwszej w Warszawie stacji benzynowej.

30 marca światowe rekordy szybkości kilometra i mili o starcie z rozbiegu, na motocyklu z wózkiem Coventry Eagle z silnikiem J. A. P. 350 cm.<sup>3</sup>.

*V-ty konkurs wytrzymałości,* zorganizowany przez Zjednoczenie Motocyklistów Francji, rozegrał się w dniu 5 kwietnia na torze Maule pod Paryżem przy udziale 40 konkurentów. Konkurs polegał na przebyciu wyznaczonej w zależności od kategorii ilości okrążeń (32—48), z szybkością nie mniejszą od wyznaczonej minimalnej i bez uszkodzeń maszyny. Bez punktów karnych ukończyli konkurs następujący zawodnicy:

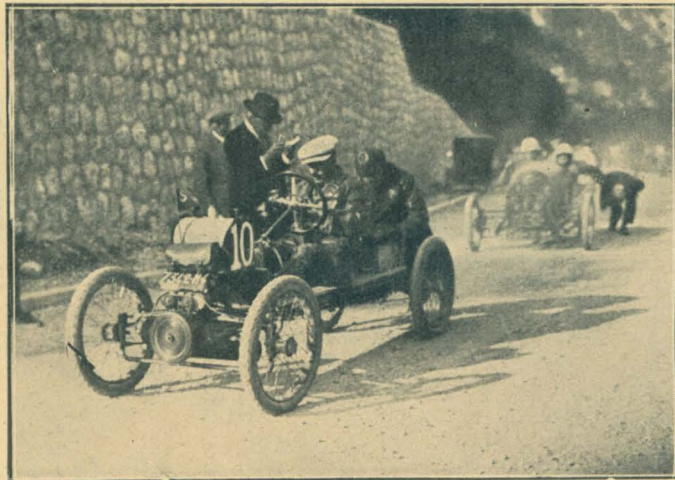


Rys. 185. V-ty konkurs wytrzymałości — Krebs na „d'Yrsan“.

Rowery z silnikami 125 cm.<sup>3</sup>: Clech (Alcyonette), Vary (La Francaise Diamant), Borgat (Rovin), Baudelaire (Griffon), Douet (Peugeot), Barabant (Peugeot), Heros (La Cyclette).

Motocykle 175 cm.<sup>3</sup>: Marc (Alcyon), Meunier (Thomann), Voisin (S. I. C.), Batiford (Rovin), Stern (Rovin), Liaudois (Griffon), Gillard (Peugeot), Brunet (Peugeot).

Motocykle 250 cm.<sup>3</sup>: Contant (B. S. A.). Motocykle 500 cm.<sup>3</sup>: Bernard (Gnome Rhone), Naas (Gnome Rhone).



Rys. 184. Wyścig zbocza Mont-Ågel. Cance na „Sima-Violet“.

Motocykle z wózkiem 350 cm.<sup>3</sup>: Cox (B. S. A.), Gheude (Gillet).

Cyclecary 1100 cm.<sup>3</sup>: Krebs (d'Yrsan).

*Mistrzostwo Włoch na motocyklu.* W dniu 5 kwietnia rozegrał się na torze w Brescia pierwszy wyścig rozgrywkowy Mistrzostwa Włoch na motocyklu. Startowało w wyścigu 60 zawodników, a tylko 15 go ukończyło. Wyniki są następujące:

Kat. 250 cm.<sup>3</sup> (183 klm.): 1. Maffeis (Maffeis), 2:6:35 (85 klm. 674 m/godz.).

Kat. 350 cm.<sup>3</sup> (301 klm. 250 m.): 1. Gherzi (Sunbeam) 3:2:52 (98 klm. 835 m/godz.). Kat. 500 cm.<sup>3</sup> (301 klm. 250 m.): 1. Roccatani (Sunbeam), 3:4:6 (98 klm. 175 m/godz.).

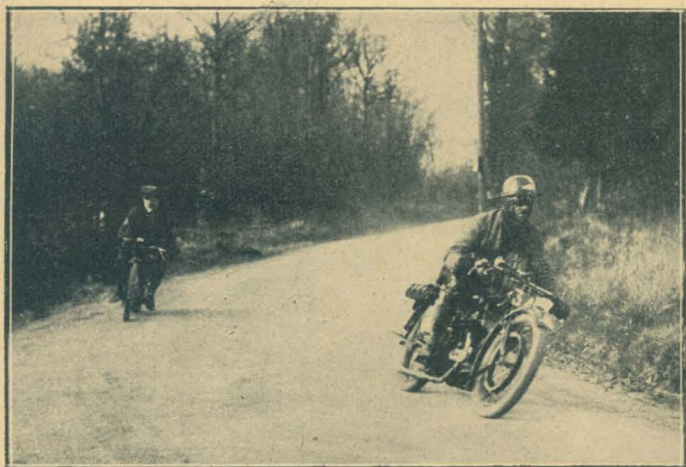
*Oszczędny lot na płatowcu.* Francuski pilot Drouhin otrzymał nagrodę firmy Solex za przelot z Paryża do Rouen przy minimalnym zużyciu materiałów pędnych. Samolot Drouhin'a, firmy Farman, był zaopatrzony w silnik Salmson, który zużył na całą drogę tylko 2 kg. 822 gr. benzyny i 100 gr. smaru.

*Tour de France.* Doroczny raid samochodowo-motocyklowy, przebiegający naokoło Francji prawie po jej granicach, został zorganizowany w tym roku przez paryski dziennik „L'Auto“ i Francuski Klub Motocyklowy w dniach 9—19 kwietnia.

Raid rozegrał się na przestrzeni 3818 klm. w następujących 11 etapach: Paryż — Lille — Strassburg — Lyon — Grenoble — Nicea — Montpellier — Biarritz — Bordeaux — Nantes — Le Mans — Paryż.

W raidzie tegorocznym brało udział 21 zawodników, co, w porównaniu z latami ubiegłymi, jest liczbą dość niepokojącą. Zato tegorocznymi konkurenci wykazali niespotykaną dotychczas sprawność, jedna bowiem tylko maszyna odpadła po drodze, a pięć zaledwie uległo minimalnemu punktowaniu. Rezultaty są następujące:

Samochody do 1100 cm.<sup>3</sup>: 1. ex aequo. Charton (Peugeot). Casselini (Majola). Drancé (G. M.).



Rys. 186. V-ty konkurs wytrzymałości — Waas na „Gnome-Rhone”.

Pozatem pobili rekordy swych kategorii: Janda na mot. Levis 250 cm.<sup>3</sup>; Sochor na mot. A. J. S. 350 cm.<sup>3</sup>; Karner na mot. Sunbeam 500 cm.<sup>3</sup>; Kucka na mot. Brough Superior pow. 500 cm.<sup>3</sup>; Mainhara na mot. z wózkiem Brough Superior 1000 cm.<sup>3</sup>; Vermirovski na sam. tur. Tatra 1100 cm.<sup>3</sup>; Wetzka na sam. turyst. Austro-Daimler 2750 cm.<sup>3</sup>; Dietz na samoch. sportowym Salmson 1100 cm.<sup>3</sup>; Morawitz na sam. sport. Bugatti 1500 cm.<sup>3</sup>; pani Junkova na samoch. sport. Bugatti



Rys. 187. V-ty konkurs wytrzymałości — Minot na „Triumph” na zakręcie.

Samochody do 1500 cm.<sup>3</sup>: 1. ex aequo. F. Lestienne (La Licorne). Gendron (G. M.). 2. Colomb (La Licorne) 3 pk. 3. W. Lestienne (La Licorne) 6 pk.

Samochody do 2000 cm.<sup>3</sup>: 1. ex aequo. Duval (Hurtu). Cesure (Peugeot). Camuzet (Peugeot). Gaignard (Ansaldo). Celerier (B. U. C.). 2. A. Bucciali (B. U. C.) 16 pk. 3. P. Bucciali (B. U. C.) 91 pk.

Samochody powyżej 3000 cm.<sup>3</sup>: 1. Stoffel (Chrysler Six).

Motocykle 175 cm.<sup>3</sup>: 1. de Rovin (Rovin) 31 pk.

” 250 cm.<sup>3</sup>: 1. Batiford (Rovin).

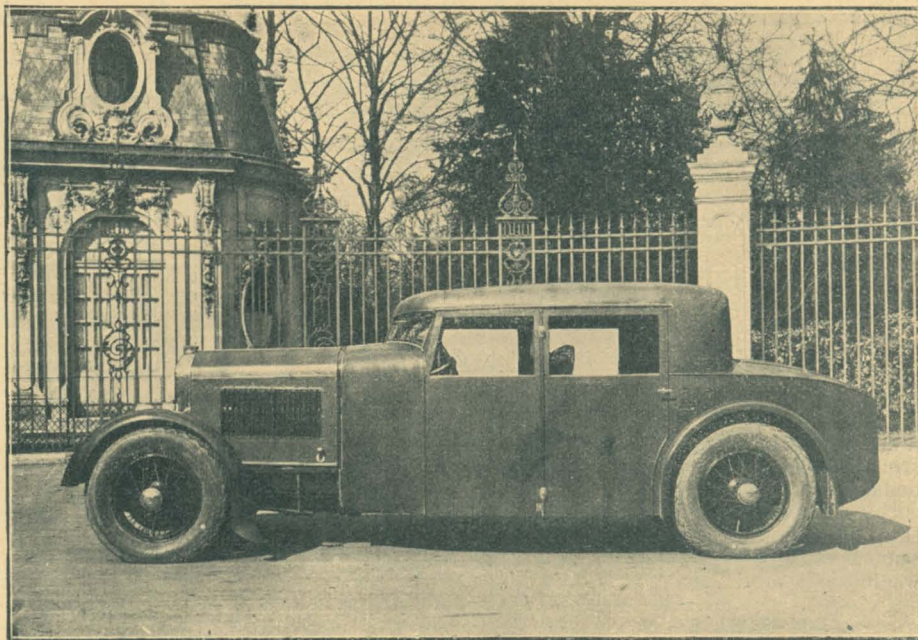
” 500 cm.<sup>3</sup>: 1. Bernard (Gnome Rhone).

” 750 cm.<sup>3</sup>: 1. Naas (Gnome Rhone).

Cyclecary 750 cm.<sup>3</sup>: 1. Sandford (Sandford).

Zawody *kilomètre lancé*, zorganizowane przez Moto-Klub Alzacji i Lotaryngji, odbyły się w Strassburgu w dniu 13 kwietnia. Robert Benoist na samochodzie wyścigowym Delage osiągnął najlepszy czas dnia, 17 s.  $\frac{3}{10}$ , rozwijając wspaniałą szybkość 208 klm. 091 m/godz. Doskonały również wynik wykazał kierowca amator Ortmans, który na pięciolitrowym samochodzie turystycznym Panhard Levassor rozwinął szybkość 170 klm/godz.

Wyścigi na wzniesieniu Zbraslav Jiloviste. W dniu 13 kwietnia rozegrał się po raz jedenasty klasyczny wyścig na wzniesieniu Zbraslav Jiloviste koło Pragi, w obecności 50,000 widzów. Francuski kierowca Divo, na samochodzie wyścigowym Delage, przebył drogę, mierzącą 5,600 metrów, w czasie 3 m. 1 sek., bijąc zeszłoroczny rekord Niemca Salzera na samochodzie Mercedes, wynoszący 3 m. 13 s.  $\frac{2}{5}$ .



Rys. 188. Nowa forma karoserji. „Peugeot” grand-sport z kar. Weymann'a.

vidson 1000 cm.<sup>3</sup>); 4. Buis (Sarolea 500 cm.<sup>3</sup>); 5. Tramasure (Gillet 350 cm.<sup>3</sup>). Samochodziki: 1. Demoulin (Citroën), 2. Reynartz (Amilcar). Samochody: 1. Minisart (Bignan), 2. Springuel (Bignan).

*Śmierć konstruktora pierwszego samochodu amerykańskiego.* Znany konstruktor Elwood Haynes, który w roku 1893 zbudował pierwszy samochód w Stanach Zjednoczonych, zmarł w Kokomo (Indiana), przeżywszy lat 64.

*Przygoda sterowca R. 33.* Angielski balon sterowy R. 33 spotkała w dniu 16 kwietnia niemiła przygoda. Oto silna burza zdołała zerwać liny, wiążące sterowiec z masztem stacyjnym w Pulham, i porwała go nad morze wraz z kilkunastoma ludźmi załogi. Dzięki wysiłkowi tej ostatniej, statek został uratowany i, chociaż silnie uszkodzony, zdołał powrócić do Pulham po 29 godzinach lotu. Przez cały czas trwania nieoczekiwanej podróży załoga komunikowała się z lądem za pomocą aparatu radio.

## Z CZASOPISM

„Lot Polski“ Nr. 19. Kwietniowy numer „Lotu Polskiego“ zawiera wiele ciekawych artykułów zarówno dla fachowców, jak i laików.

Rozpoczyna go artykuł „Spadochrony lotnicze“, pióra kpt. Świąteckiego, wyjaśniający w bardzo przejrzysty sposób rodzaje i użycie tego pożytecznego przyrządu, będącego często „ostatnią deską ratunku“ dla lotnika.

Z kolei spotykamy opis akrobacji lotniczej, zwanej loopingiem, przedstawiający sposób jej wykonywania. „List angielski“ i „List czechosłowacki“ bardzo obszernie komentują politykę lotniczą tych państw, popierając wszystko szeregiem cyfr. Dalej czytamy opis szkolnictwa lotniczego w Niemczech, z którego łatwo możemy się przekonać, jak starannie przygotowują tam pilotów.

Dział „Technika“ zawiera charakterystykę silnika lotniczego nowej konstrukcji „Lorraine Dietrich“ 450 KM. pióra inż. E. Kalstera.

Dział „Lotnictwo wojskowe“ daje artykuł inż. W. Mazurkiewicza „Strzelanie w walce powietrznej“, przedstawiający trudności i komplikacje pojedynków lotniczych.

„Życie w błękitach“ przyniosło, gwoli zadowoleniu amatorów sensacji, opis wspomnień instruktora ze szkoły pilotów, przedstawiający dole i niedole instruktora i uczniów, oraz różne nieprzewidziane niebezpieczeństwa, czuchające na nich na każdym kroku.

Kronika międzynarodowa, tabela rekordów i biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa dopełniają całości.

## ODPOWIEDZI REDAKCJI

W Panu S. S. W numerze 7-ym „Auta“ podaliśmy W Panu firmę angielską „Renolt“ jako fabrykującą najlepsze łańcuchy samochodowe. Z obowiązku dziennikarskiego musimy dzisiaj dodać, iż w Polsce posiadamy również fabrykę produkującą łańcuchy rolkowe, a jest nią firma St. Kubiak, ul. Hrubieszowska 9 w Warszawie. Zgodna opinia fachowców i praktyków samochodowych uznała łańcuchy tej firmy za nieustępujące pod względem jakości łańcuchom firm zagranicznych, nie wyłączając angielskich, a przytem są one znacznie od nich tańsze. Firmę tę więc polecić W Panu śmiało możemy, gdyż uważamy za obowiązek popieranie solidnej firmy krajowej.

## MINERWA 20 HP. SPORTOWA

W BARDZO DOBRYM STANIE  
DO SPRZEDANIA

Wiadomość: Leszno Nr. 112  
L. STRASZEWICZ



Najtaniej ubezpiecza samochody!  
Najszybciej wypłaca odszkodowania!

REPREZENTACJA WARSZAWSKA

TOW. UBEZP. „PATRIA“ SPÓŁKA ARC.

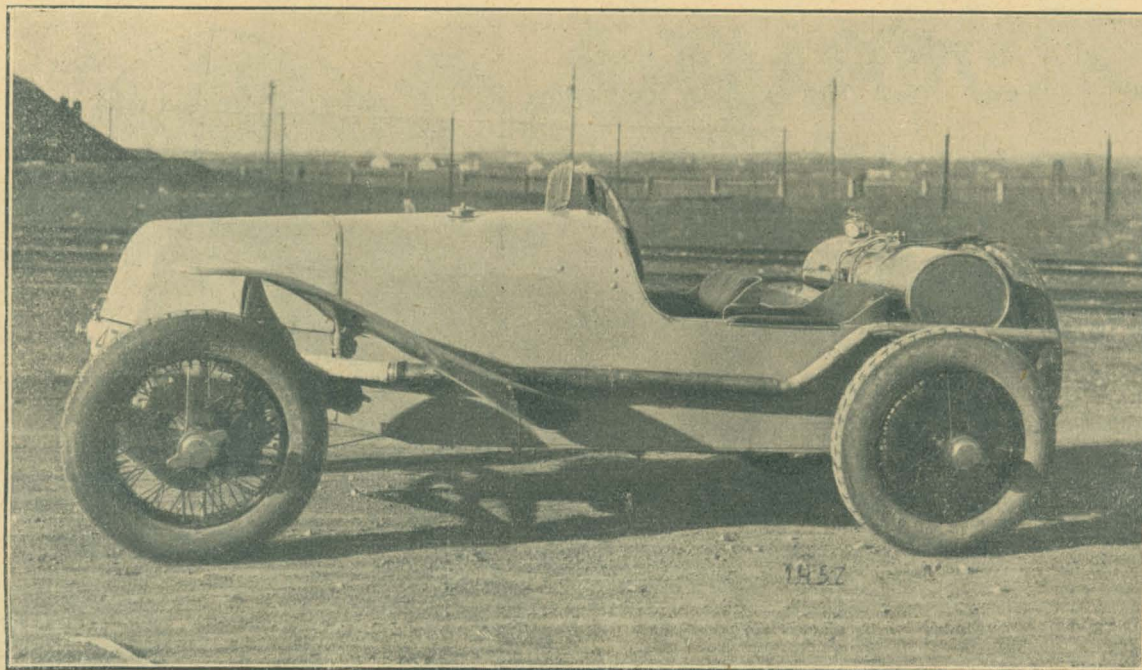
Złota № 52

Telefon 35-23



## MAŁA TATRA ZDOBYŁA I-szą i II-gą NAGRODY

na wyścigach Międzynarodowych w dniu 13 kwietnia 1925 r.  
na terenie górskim Zbraslav — Jiloviste w Czechosłowacji



## TATRA-AUTO

WARSZAWA

AL. JEROZOLIMSKA Nr. 14

TELEF. 409-22

Lincoln

*Ford*

Fordson

DETROIT

REPREZENTACJA

## Spółka Dla Sprzedaży Samochodów

Sp. z o. o.

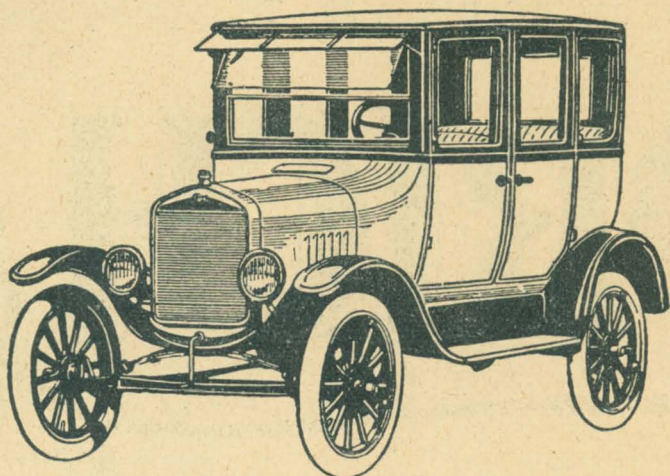
ŁÓDŹ

PIOTRKOWSKA 121 TELEFON Nr. 15-06

OSTATNIE MODELE

CENY FABRYCZNE

WARUNKI DOGODNE



CZĘŚCI ZAMIENNE

STAŁE NA SKŁADZIE



Najlepsze Opony

SKŁAD GŁÓWNY:

AUTOSKŁAD

WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKA 32 TEL. 258-03, 265-07

RAUL  
GUINOT  
ATELIER GAGEAT

GOODRICH

SEEP

ZAKŁADY GRAFICZNE STRASZEWICZÓW — WARSZAWA, LESZNO 112.